

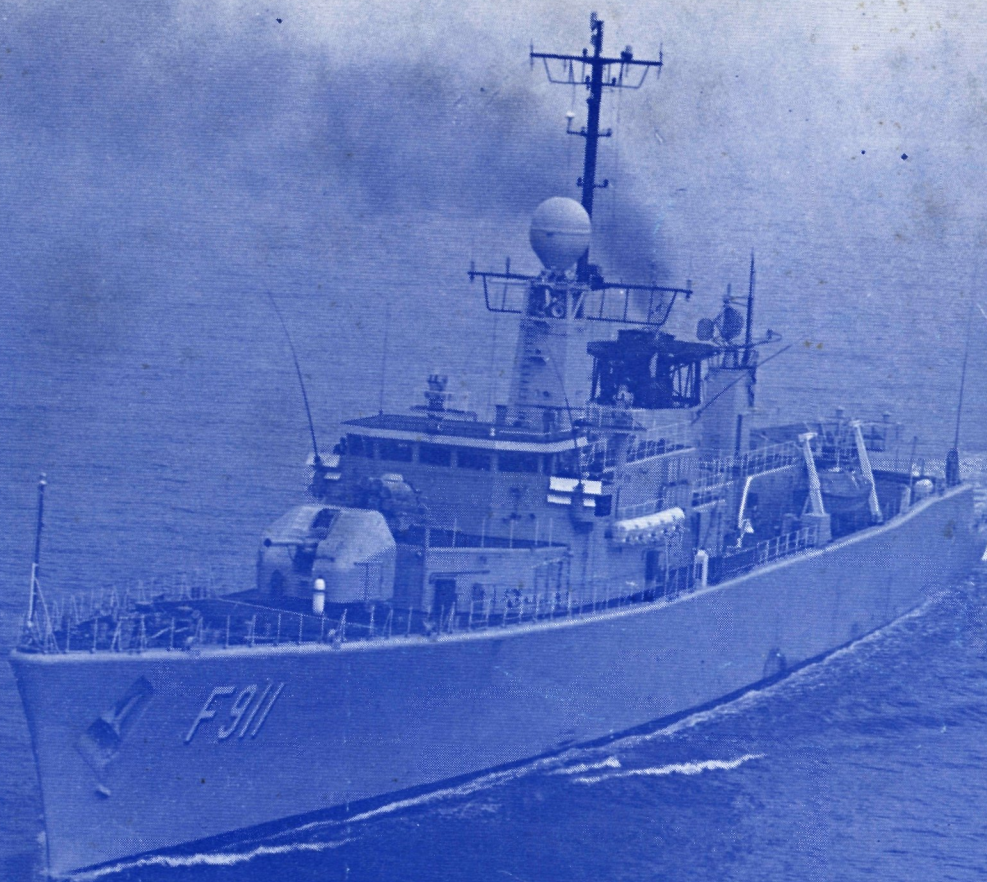
# NEPTUNUS

## info marine

26° jaargang nr 174

26° année no 174

# 2







# Maritime Training Simulators

The live exercising of modern warships, submarines, aircraft and weapons for training purposes is becoming impractical, uneconomic and in many cases dangerous. The alternative is digital simulation by Redifon.

Redifon are world leaders in supplying simulators offering realistic training facilities that are safe, efficient, cost effective and easily updated.

Redifon training simulators are available for marine navigation, naval tactics, fleetwork, CIC, helicopter control, submarine attack and air traffic / fighter control.

We would be pleased to discuss your training problems with you.

## REDIFON SYSTEMS SIMULATION

Manor Royal, Crawley, Sussex.  
Telephone: Crawley (0293) 28833.  
Cables: Redsystems Crawley.  
Telex: 877252.



**INTAIR  
DIVISION**

Amerace S.A.  
Chaussée de la Hulpe 150  
B-1170 Brussels  
Tel. (02) 673.80.53  
Telex 25.657



# NEPTUNUS

## info marine

november 1978

26e jaargang nr 2

Revue maritime bimestrielle  
Tweemaandelijks maritiem tijdschrift

novembre 1978

26e année n° 2

Directeur de la revue  
Directeur van het tijdschrift  
J.C. Liénart

LID



MEMBRE

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef  
E.A. Van Haverbeke

Photos - Foto's  
R. De Meersman

Administratie - Administration  
Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje :  
Correspondance, changements d'adresse, publicité, la boutique :  
**Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende ;**  
Tel. (059) 80 14 02 ext. 389

Directeur publiciteit - publicité  
C. Béatse b.p. 17, 8400 Oostende

Ventes - Abonnements  
Verkoop- en Abonnementendienst  
11 Compte 280-0400779-12 ou 473-6090311-30  
de Neptunus/Oostende  
16 Rek. 280-0400779-12 of 473-6090311-30  
van Neptunus/Oostende  
30 200 F gewoon - normal  
300 F steun - soutien  
500 F ere - d'honneur

Raad van beheer  
Conseil d'administration  
37 Président - Voorzitter : J.C. Liénart

Vice-président - Ondervoorzitter :  
V. Ségaert en R. Van Ransbeek

Sekretaris - Secrétaire : Ch. Freys

Penningmeester - Trésorier : J.-P. Falise

Beheerders - Administrateurs : C. Béatse,  
D. Geluyckens, F. Dumont, A. Van den  
Driessche, J. Arys, E. Van Haverbeke,  
48 G. Gouwy, Lambinet, M. Verboven,  
J. Dreesen, E. Pouillet, A. Dryepont,  
57 A. Schram, H. Rogie, U. Derycke.

## sommaire neptunus

## inhoud neptunus

« tyfoon VI » op stapel  
door oppermeester j.-b. dreesen

saint-bernard ou requins des océans ? (II)  
par j.-m. de decker de brandeken

de belgische vissers tijdens de tweede wereldoorlog (II)  
door j. verleyen

gravelines ou grevelingen (IV)  
par j. verleyen

postzegelnieuws (VI)  
door eerste meester chef a.a. jacobs

woorden uit de zeemanskist « een sterretje schieten »  
door oppermeester j.-b. dreesen

panorama maritime - maritiem panorama  
door - par h. rogie

## inhoud info-marine

## sommaire info-marine

info-marine

info-reserve

neptunus winkeltje - la boutique neptunus

39

48

57



# Tyfoon VI op stapel

J.B. Dreesen.

## STAF VERSLUYS zette zijn TYFOON VI op stapel.

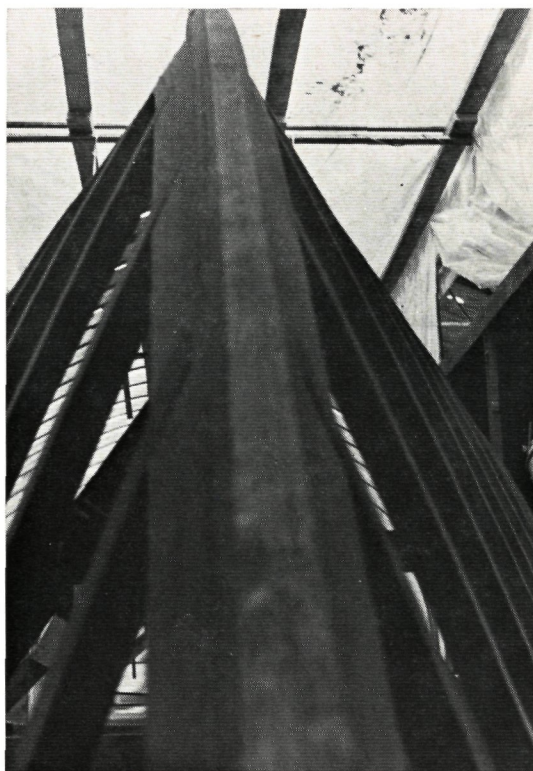
Als we STAF VERSLUYS zeggen, denken we voor-  
namelijk aan de TRANSAT 1976 (Franse afkorting  
voor de 5de OBSERVER SINGLEHANDED TRANS-  
ATLANTIC RACE) waarin hij na een memorabele  
reis van 29 dagen en 21 uren als eerste Belg (14de)  
NEWPORT bereikte op minder dan een uur gevolgd  
door een tweede Belg YVES ANRYS. In de HANDI-  
CAPRANGSCHIKKING werd Anrys 3de en Versluys  
6de, wat ons land, rekening houdende met het feit  
dat er 125 starters waren voor deze wedstrijd, in  
een benijdenswaardige positie plaatste in de zeil-  
wereld.

Samen met de door de ZENOBE GRAMME verwor-  
ven CUTTY SARKprijs in de TALLSHIPS RACE van  
dat jaar betekenden deze uitslagen de grootste  
zeilprestaties ooit door landgenoten geleverd.

STAF VERSLUYS is echter voor ons niet zomaar  
de eerste beste landgenoot maar hij is — en dat  
is minder geweten — een der onzen. Hij deed  
namelijk in de jaren 1949-1950 zijn diensttijd als  
dekmatroos bij onze ZEEMACHT. Na zijn eerste op-  
leiding in de toenmalige Generaal Mahieukazerne  
(met goede herinneringen aan Adjutant Chef  
Devuyst) en een korte beurt als d.d. eerste matroos  
in de opleiding muteerde hij aan boord van de  
M.M.S.187 (Kommandant de Schutter - Eerste Luite-  
nant Naudts) waar hij na een tijdje de bootsmans-  
functie overnam van Louis VAN BESIEN (die ach-  
teraf de Zeemacht verliet om terug te gaan naar  
de visserij waar hij in 1962 met de Z.227 Golven-  
zang op zee bleef.)

Na zijn afzwaaien deed STAF in het daaropvolgend  
jaar nog een wederoproeping van één maand die  
hij doorbracht aan boord van de Adriën de Gerlache  
op manoeuvres in de Noordzee. Er volgde een twee-  
de wederoproeping van kortere duur waarbij hij  
te Merksem geaffecteerd werd, waarna zijn Zee-  
machtstijd eindigde.

Het maritieme, zat er bij STAF echter al van voor-  
dien in. Toen hij 17 was bouwde hij een oude  
roeiboot om tot een zeilsloep en een jaar later  
bouwde hij zich een SNIPE, volgens plan. En nu is  
hij weer aan het bouwen, het is echter geen klein

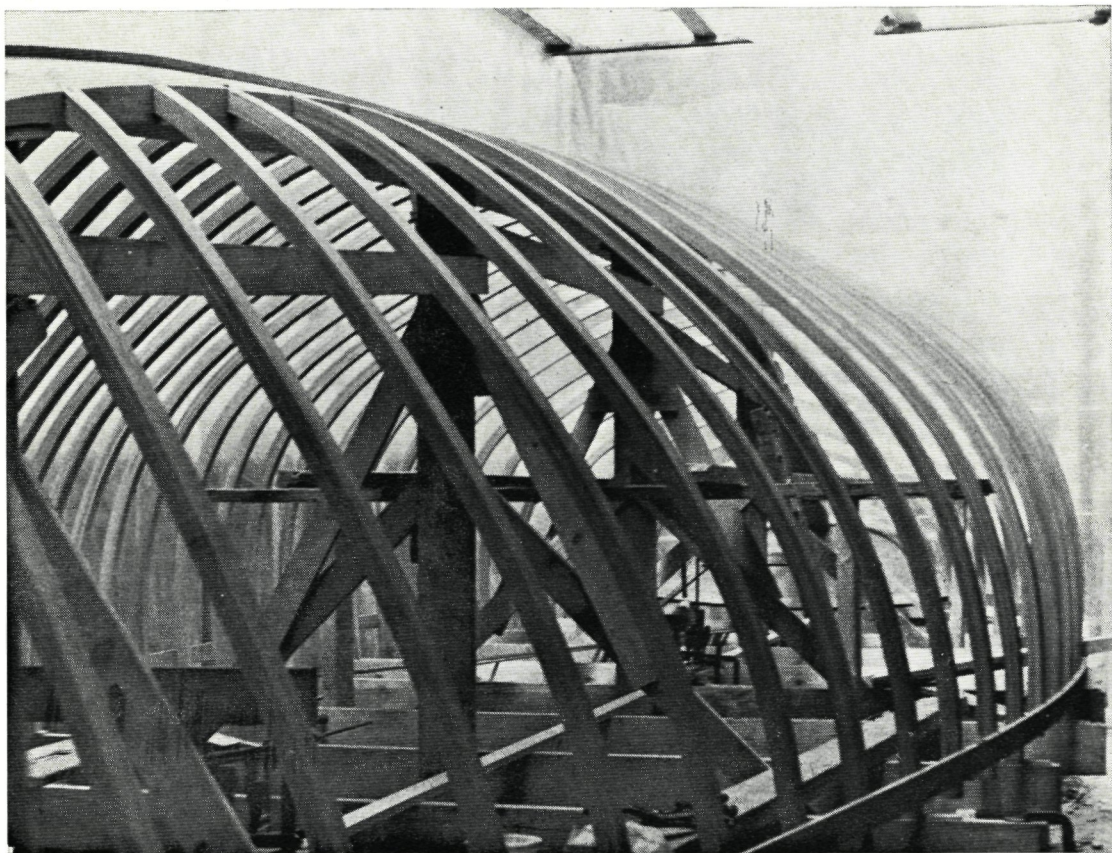


De voorsteven (uit één stuk gemoeleerd met de kiel, 16  
lagen van 1 cm op elkaar gelijmd) die in 1980 door de  
wateren van de Atlantische Oceaan zal « klieven ».

grut meer, het is een schip met een over alles  
lengte van 13,44 meter waarmee hij in 1980 de 6de  
TRANSAT met een maximum van kans wil betwis-  
ten.

NEPTUNUS gaat dan ook regelmatig op bezoek bij  
Staf om de verdere afbouw te volgen en haar  
lezers van de vooruitgang op de hoogte te houden.  
« In mijn leven had ik twee grote wensen », vertel-  
de ons Staf Versluys. « Een eerste : ik wilde eens  
op mijn eentje zeilend de oceaan over. Deze wens



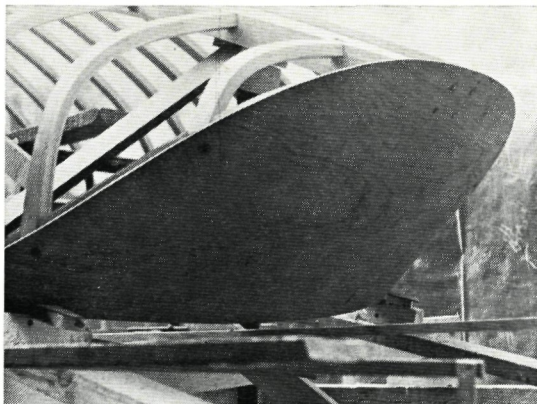


De « Tyfoon » in zijn spanten..

is inmiddels met de Transat van '76 in vervulling gegaan. Een tweede: ik zou ooit eens mijn eigen schip in hout willen bouwen... en het lijkt erop dat deze tweede wens ook vorm krijgt.»

Toen we vóór enkele maanden in de maritieme pers lazen: « Staf is zijn Tyfoon VI begonnen » was er aanvankelijk niet veel van te zien. Nochtans werd er iedere dag na de dagtaak tot 's avonds laat gewerkt, zelfs de week-ends kon je Staf terugvinden op de witgeschilde tekenzolder waar hij lijn na lijn tot op de mm juist zijn schip op ware grootte uittekende. Dit was nl. nodig voor het maken van de mallen waarin de spiegel, kiel en spanten gemoeeleerd zijn. Ondertussen is het zover dat na de nodige hoeveelheid moeilijkheden en problemen het geraamte van de Tyfoon vaste vorm gaat krijgen. Het lijnenlabyrint van de tekenzolder is veranderd in een geraamte van een schip.

De bouw laat vermoeden dat er op sterkte niet bespaard werd. Kielhout en voorsteven zijn uit één stuk gemoeeleerd en hebben een dikte van 16 cm, 16 lagen van 1 cm op elkaar gelijmd. De breedte op de plaats waar de kiel komt is 50 cm, het ganse stuk heeft een lengte van ongeveer 14 m. Daarop staat dan de spiegel (30 mm dik) gemaakt uit 6 lagen van 5 mm gelijmde watervaste mahonie, en de spanten. De romp wordt dicht gemaakt met 5 lagen van 5 mm mahonie, diagonaals-gewijs op elkaar gelijmd. Het geheel wordt afgewerkt met een 25 mm dik prachtig teaken



De spiegel (6 lagen van 8 mm gelijmde, mahonie).

flusdek. Het totale gewicht zal ongeveer 12 Ton bedragen, waarvan 5,5 Ton ballast. De mast van het nieuwe schip is ondertussen ook al toegekomen. Hij heeft een lengte bovendecks van 17,50 m. Voor de mechanische voortstuwing zorgt een 40 pk Tornichraft motor met Volvo olieaandrijving. Voor deze aandrijving is gekozen omdat de motor zoals alle andere zware voorwerpen, zich centraal in het schip bevindt en de koppeling met een schroefas niet mogelijk is.



Neen, de tewaterlating van Tyfoon VI is nog niet voor morgen. Er is nog maanden werk en Staf hoopt klaar te komen in het voorjaar van 1979. Wij wensen hem alvast veel moed en heel veel kalmte toe, die zal hij zeker kunnen gebruiken bij de one man show waar hij aan begonnen is.

#### TECHNISCHE STEEKKART TYFOON VI

Ontwerp : Van Keersbilck Marcel, Oostende

Bouwer : Jachtwerf Versluys, Oostende

Type : Sloop

L.O.A. : 13,44 44'

L.W.L. : 10,80

B : 3,80

D : 2,45

Hoogte mast : 17,5 l

W.verplaatsing : 12 Ton

Ballast : 5,5 Ton

Bouwmateriaal : hout

Bouwmethode : diagonaalbouw 5 lagen mahonie

#### TIMING

oktober 78 : Romp af.

begin november 78 : Romp draaien.

februari-maart 79 : Dek en opbouw afwerken.

half april 79 : Te water.

begin mei 79 : Maidentrip.

#### STEUNFONDS « TYFOON VI »

## Intekenlijst in « Neptunus »

De vijf pogingen om een sponsor te vinden voor de extra race-uitrusting van Staf Versluys' nieuwe boot « Tyfoon VI » zijn afgesprongen. De zeilsport is in ons land nog niet zo populair dat men een firma kan vinden die een professionele aanpak en wat centen ter beschikking stelt om gedurende twee jaar (I O R - België, Admirals Cup 79 en Transat-Ostar 1980) Versluys te steunen en daarvan ook de publicitaire neerslag te verwerven.

Let op dat het slechts gaat om de extra race-uitrusting van « Tyfoon VI » en dat de boot zelf zeilklaar wordt gemaakt dank zij de beroeps- en financiële inzet van Versluys alleen.

Die tegenslagen hebben Staf Versluys en zijn aanhang echter niet ontmoedigd. « Wij zullen doorgaan » is nu hun strijdleus. De V.V.W. en de Bloso hebben alvast hun medewerking toegezegd. In plaats van beroep te doen op één sponsor menen de promotoren van het inmiddels opgerichte « STEUNFONDS TYFOON VI » dat ze heel het mari-

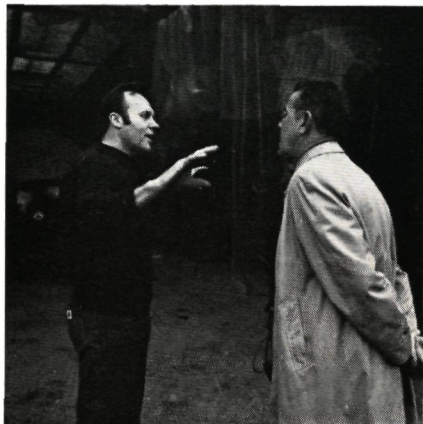
tiem gedeelte van onze bevolking bij dit project mogen betrekken.

De uitgangsidee was hier dat Versluys met zijn doorzettingsvermogen en zijn resultaten al meer gedaan heeft voor de watersport dan om het even welke democratisering. Resultaten zoals die in 1976 door hem, Anrys en onze eigen Zenobe Gramme behaald werden in de Transat-Ostar 76 en de Tall Ships Race deden meer voor de zeebewustheid in ons land dan jarenlange maritieme propaganda. Gelijkaardige projecten moeten gesteund worden. Een werkgroep zal steunkaarten verspreiden en beheeren. De intekenaars worden opgenomen in een intekenlijst die in « Neptunus » zal verschijnen.

Wij doen dan ook beroep op u om een oudgediende van onze Zeemacht te steunen in wat we de zuiverste maritieme sportactiviteit zouden kunnen noemen. Wacht dus niet met uw intekening. Er zijn steunkaarten van 100, 500, 1000 en 5000 fr. Storten kan men op rekening :

000-0165744-68 van  
E. VAN HAVERBEKE  
8400 - Oostende

met vermelding « Steunfonds Tyfoon VI ».



Neptunusmedewerker Jan Dreesen in gesprek met Dhr. Staf Versluys



Het op zijn kiel plaatsen van de Tyfoon IV



## Saint-Bernard ou requins des océans ?

Par Jean-Marie de DECKER de BRANDEKEN

Si le remorquage, et plus particulièrement le remorquage des plateformes de forage destinées aux gisements pétroliers de la Mer du Nord, constitue aujourd'hui l'essentiel de l'activité des compagnies armant des remorqueurs de haute mer, le sauvetage en mer n'en reste pas moins la raison d'être de la plupart d'entre elles.

Nous avons décrit ces bateaux et ces marins, dont le rôle souvent discuté, parce que s'exerçant dans un contexte financier indiscutable, demeure malgré tout le premier lorsqu'une tragédie ou un drame se joue sur ce grand théâtre qu'est la mer, le plus fascinant du monde.

Ils sont là, tapis dans les coulisses, dans tous les ports du monde où le spectacle est susceptible d'être mis à l'affiche, attendant le moment d'entrer en scène et d'y interpréter le rôle qui est le leur, celui du preux chevalier qui, bravant tous les périls, fait son apparition au moment où on n'y croyait plus et sauve la situation, dans la mesure où elle peut l'être, in extremis.

Ils sont là, embossés aux carrefours des grandes routes maritimes du monde, prêts à sortir lorsque les autres rentrent, à espérer tout ce que les autres marins redoutent. Leur lot : la brume, le coup de tabac, la tempête. Leur vie : dormir au port lorsqu'il fait beau, et ne s'éveiller que pour le cataclysme.

Vie étrange, éprouvante, faite d'interminable attente, ourdie de tâches quotidiennes, coupée de subits paroxysmes, de frénétiques et périlleuses actions d'où l'on revient fourbu avec, dans les yeux, des images de mer déchaînée, de feu et parfois, de mort.

A la moindre alerte, le remorqueur est prêt à partir. Encore faut-il qu'il soit en mesure d'être utile. Si le navire en détresse se trouve trop loin pour être assisté dans des délais raisonnables, il ne bougera pas, laissant le soin d'intervenir à d'autres

membres de la confrérie. S'il est à portée d'assistance, c'est tout de suite le branlebas de combat à bord. La sirène d'alarme retentit. Tout le monde sur le pont. Le remorqueur se transforme en quelques minutes en cheval de bataille, qui renifle la poudre au son du clairon, piaffe et se lance dans la bataille.

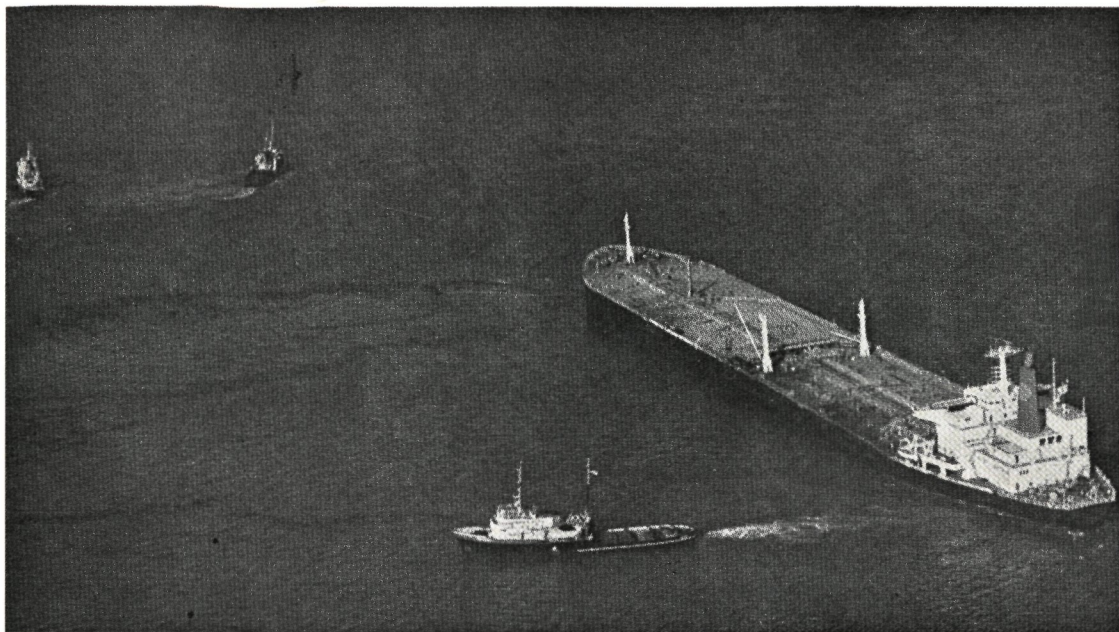
Et tandis qu'il fonce vers le lieu de l'action, le Saint-Bernard des océans sacrifie à son petit côté requin. Il évalue les chances du navire en difficulté d'être sauvé. S'il les estime réelles, il lui proposera le contrat dit « Lloyd's Standard (ou Open) Form » : No cure, no pay » (pas de succès, pas de paiement). S'il les juge nulles, il opérera pour un simple forfait, qui lui restera acquis, réussite ou non.

Ainsi avait procédé, il y a quelque trente ans, le « Turmoil », remorqueur britannique, héros d'un drame de la mer qui est resté dans toutes les mémoires, estimant désespérée la situation du « Flying Enterprise », ce cargo dont l'odyssée tint le monde entier en haleine pendant plusieurs jours et que commandait le capitaine Carlsen, au nom désormais entré dans la légende, qui refusa de l'abandonner tant qu'il y avait encore humainement espoir de la ramener à bon port.

Bien lui en avait pris. Le cargo coula au cours du remorquage. Le « Turmoil » toucha son forfait. Aux conditions « No cure, no pay », malgré les dizaines de tonnes de mazout brûlées et les harassantes journées de tempêtes, il n'aurait pas encaissé un penny.

Cette évaluation du risque est l'une des plus délicates prérogatives des commandants de remorqueurs de haute mer. Imaginons que le « Turmoil » ait traité en « no cure, no pay » et que le « Flying Enterprise », dont la cargaison comportait du minéral de zirconium, métal rare destiné à la construction du premier sous-marin nucléaire américain, le « Nautilus », n'ait pas coulé. Au lieu des quelques millions du forfait, la société de remorquage,





Le « Métula », désespéré, s'est échoué sur le banc de Satellite Patch. Au premier plan, le « Smit Salvor ».

compte tenu de la valeur du navire et de sa cargaison et de la situation désespérée, en aurait vraisemblablement encaissé des centaines. Et, cette seule perspective vaut souvent de courir le risque. Le « Lloyd's Standard Form », nous l'avons dit, est le contrat type en matière de sauvetage en mer. Il n'est pas le seul. S'il s'agit d'aller au secours d'un caboteur, vieux de vingt ans, en perdition au milieu de l'Atlantique Sud au départ des Açores et de le remorquer vers Buenos-Aires (15 jours), on préférera le contrat à forfait. Autant par jour de prestation depuis le point de départ jusqu'au retour à ce point.

On peut aussi adopter la formule du forfait global : tout compris pour une somme de. Ou celle du forfait plus prime, celle-ci étant due en cas de réussite. Ou, plus sur-prime, si la mission de sauvetage est menée à bien dans un délai déterminé. Tout est question de critères : valeur de la cargaison, état du navire, distance entre le lieu du sinistre et celui du port le plus proche, distance à parcourir par le remorqueur depuis sa base de départ, etc., etc.

« Pour obtenir ces informations capitales, nous dépendons de nos capitaines de remorqueurs et de nos spécialistes en sauvetage, déclare-t-on chez Smit. Les évaluations qu'ils font sur place sont capitales. Mais en général, nous devons faire un pari au départ et des spéculations par la suite. Lorsque nous ne sommes pas sûrs de nous, nous proposons au navire en détresse un contrat sur base du « Lloyd's Standard Form » sous réserve d'une inspection sur les lieux ».

Un cas récent, celui du « Veedol », un transporteur de vrac de 70.000 tonnes chargé de charbon, qui s'échoua en avril 1977 dans l'embouchure du port de Cristobal, à l'entrée du canal de Panama,

à trente mètres d'un brise-lames. Les autorités portuaires s'efforcèrent de dégager le navire, vingt quatre heures durant. Sans succès. En désespoir de cause, elles firent appel aux services de la Smit International, qui dépêcha sur place un de ses spécialistes, basé à New-York.

Pour pouvoir se faire une idée de la situation, pour savoir de quel côté il fallait tirer le « Veedol » pour le remettre à flôts, il fallait plonger.

La Smit International envoya une équipe de plongeurs sur les lieux. L'un d'eux effectuait une mission de plongée dans le port de Rotterdam, lorsqu'il fut rappelé à terre pour s'entendre dire qu'il partait pour Cristobal le soir même et que son avion décollait de Schiphol à 17 heures. Durée du vol : 14 heures. Une heure après son arrivée, il se retrouvait sous eau à l'autre bout du monde. Et vingt quatre heures plus tard, sa compagnie comptait un sauvetage de plus à son actif.

Un exemple parmi mille autres.

Un autre, qui, à l'heure actuelle, figure en tête de liste des opérations de sauvetage les plus complexes réalisées par une entreprise de remorquage en mer : l'opération « Metula ».

Au départ, le « Metula » n'était qu'un super-pétrolier de 210.000 tonnes parmi bien d'autres. Hollandais, basé à Rotterdam. Bien commandé, admirablement équipé, dont le nom ne se serait jamais inscrit en tête de chapitre dans l'histoire de la mer si, un beau jour, chargé de 190.000 tonnes de crude, il ne s'était pas trouvé en perdition dans l'une des régions les plus éloignées et les plus inhospitalières du monde, le détroit de Magellan.

Cela se passait le 9 août 1977. Le « Métula », appartenant à la Shell, était en route vers Quintero Bay (Chili), lorsque cherchant à éviter le mauvais temps



annoncé sur le cap Horn et ayant choisi la route du détroit, il tomba en panne de moteur. Résultats immédiats : échouage sur le banc de Satellite Patch, trou dans la coque, 40.000 tonnes de crude à la mer.

Le matin même, le « Zwarte Zee » de la Smit International venait de terminer une mission de remorquage qui l'avait amené à Rio Grande (Brésil). Sur instruction de Rotterdam, il fit route vers le « Metula ». Entretemps, des informations complémentaires sur le sinistre parvenaient au quartier-général de la Smit. Il en ressortait que, bien que plusieurs réservoirs de flanc étaient crevés, la plus grande partie du pétrolier demeurait en eaux libres, que sa salle des machines n'avait pas été touchée et que les autres organes du navire étaient intacts.

Sur base de ces informations, la compagnie proposa ses services aux propriétaires du « Metula » sur base du « Lloyd's Standard Form », sous réserve d'inspection du navire. Quarante huit heures plus tard, des nouvelles alarmantes furent reçues à Rotterdam. Les courants violents du détroit avaient projeté l'arrière du pétrolier contre un récif. La chambre des machines et le pont arrière étaient sous eau et l'équipage avait été obligé d'abandonner l'épave.

Dans ces conditions, la Smit International se vit contrainte à revenir sur son offre de « Lloyd's Open Form ». On se mit d'accord sur un remboursement des frais exposés plus une prime en cas de sauvetage du « Metula ». La formule était incontestablement plus intéressante pour la Smit, mais l'entreprise n'en demeurait pas moins délicate.

Un second remorqueur, le « Smit Salvor » partit rejoindre le « Zwarte Zee » ; de son côté, un re-

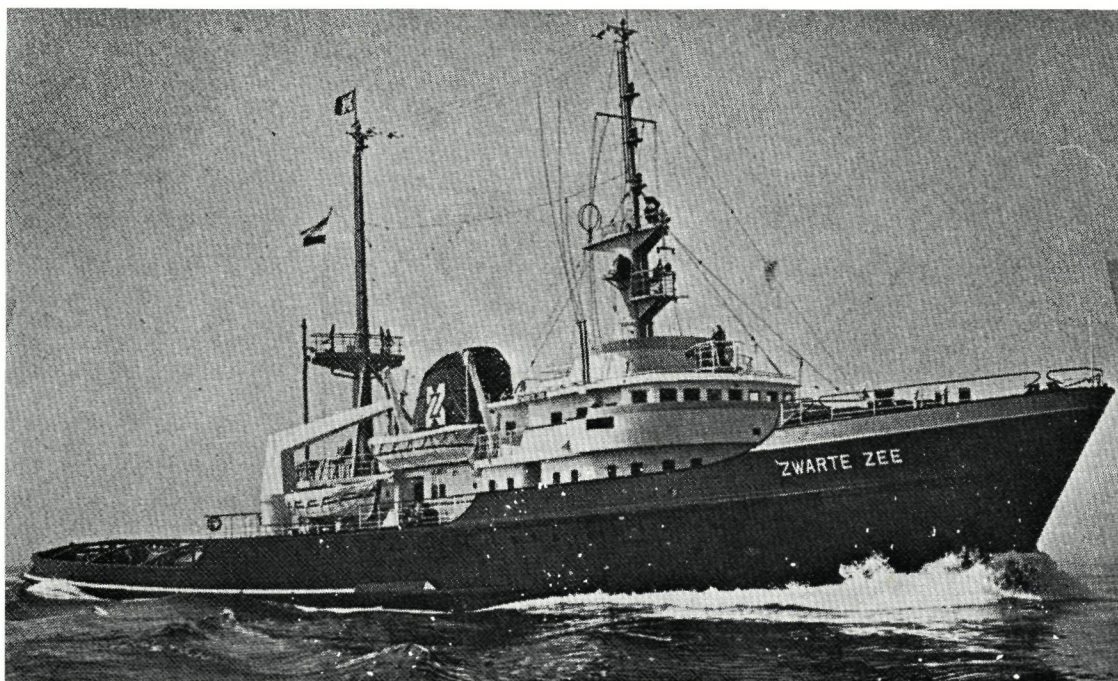
morqueur japonais, basé à Panama, était affrété pour une durée limitée, de même que cinq DC8 pour amener sur place matériel et équipement. Les travaux de sauvetage débutèrent le 9 août, ils prirent fin le 31 décembre : 83 jours plus tard !

Le premier remorqueur, le « Zwarte Zee » arriva sur les lieux du sinistre, le 16 août. Trois jours plus tôt, une équipe combinée de la Smit et de la Shell amenée par hélicoptère, s'était déjà mise à l'œuvre. D'autres secours étaient en route sous forme d'unités de l'U.S. Coast Guard et des marines chilienne et argentine.

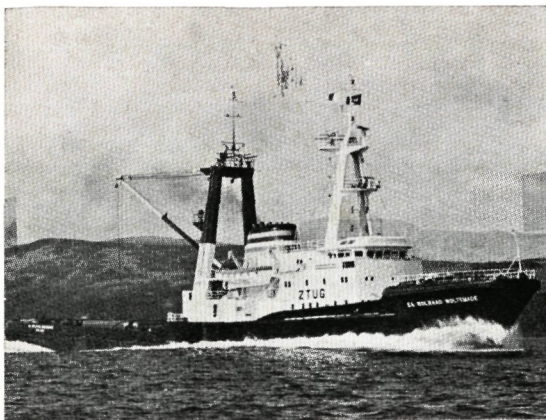
Durant la première semaine, le temps fut aussi mauvais qu'il pouvait l'être. Les conditions atmosphériques étaient atroces. Un vent de force 12 à 15, des creux énormes, une pluie battante. Les hommes étaient obligés de travailler à plat ventre pour ne pas être emportés par l'ouragan. Par la suite, la situation s'améliora un peu sans, toutefois, cesser d'être difficile. Pour pouvoir sauver le navire, il fallait à tout prix le renflouer en empêchant que la marée le drosse à nouveau contre le récif meurtrier. Huit des treize citernes fuyaient et 50.000 tonnes de crude s'étaient déjà répandues dans la mer.

Il fut décidé alors d'alléger le pétrolier sinistré en transférant sa cargaison sur pétrolier plus petit, le « Harvella », 19.000 tonnes qui, à son tour le déchargerait à bord d'un troisième pétrolier, le « Bergeland », 90.000 tonnes celui-là, à l'ancre à quelque distance du « Metula ». Le pétrole évacué de celui-ci fut remplacé par de l'eau, pour le fixer fermement sur le récif. A la marée montante, il s'agissait de la pomper rapidement pour remettre le pétrolier à flot.

Le « Zwarte Zee », 9.000 cv, fut le premier à atteindre le « Métula ».







Le « Wolraad Woltemade », le plus gros remorqueur de haute mer du monde, actuellement en service.

Le transfert de la cargaison s'avéra un travail lent et difficile. Après deux essais avortés, le « Harvella » réussit à accomplir quatre navettes couronnées de succès. Et le « Bergeland », chargé de 50.000 tonnes de crude du « Metula », pût rejoindre sa destination initiale, Quintero Bay.

Entretemps, tout avait été préparé pour la remise à flot du pétrolier durant les marées calmes prévues pour le 21 au 26 septembre. Ne nous attardons pas sur les détails techniques de l'opération, qui n'intéresseraient que les spécialistes ; bornons-nous à préciser que réussir un renflouage comme celui-là tenait de l'exploit. Aussi bien de la part des hommes engagés dans l'aventure que de la part des ordinateurs de la Smit sans l'aide desquels l'entreprise aurait été vouée à l'échec.

Plusieurs tentatives de renflouage durent être annulées pour des raisons techniques ou à cause du mauvais temps. Plusieurs tentatives aussi furent faites, qui échouèrent.

Finalement, le 25 septembre à 2 heures 15, le « Metula » fut arraché à son éperon rocheux et amené par les trois remorqueurs dans des eaux plus calmes. A 10 heures 15, il était à l'ancre dans la Felipe Bay, à quelque 50 kilomètres du lieu d'échouage.

Le 1er octobre, le « Bergeland » l'accostait et recommençait à pomper le reste de sa cargaison. Le 11, il y avait chargé 90.000 tonnes supplémentaires qu'il ramena à Quintero Bay quelques jours plus tard. Au total 140.000 des 190.000 tonnes de crude que transportait le « Metula » arrivèrent à destination.

A présent que le pétrolier était remis à flot, des plongées furent possibles pour examiner l'étendue des dégâts. On se rendit compte que pour le ramener à bon port, il y avait intérêt à le remorquer doucement. L'étendue des dégâts était considérable. Pour aboutir à ce constat, matériel technique et matériel humain, l'ordinateur et les plongeurs avaient à nouveau dû coordonner leur action.

Le 12 novembre, l'ancre du « Metula » fut levée par air comprimé et le pétrolier quitta le détroit de Magellan tracté par le « Zwarte Zee » et le « Smit

Salvor ». Vitesse 5,5 nœuds. Le 29 novembre, il arrivait à l'ancre de Isla Grande, à 100 kilomètres de Rio. Les derniers sauveteurs quittèrent le navire un mois plus tard, mission accomplie. Mission fructueuse aussi. La valeur de la cargaison sauvée s'élevait à 11,5 millions de dollars. La prime touchée par les sauveteurs, à 2 millions de dollars (75 millions de francs belges).

Sommes énormes, efforts énormes aussi. Et récompense considérable en cas de réussite. La fin, ici comme ailleurs, justifie les moyens. Des intérêts économiques sont en jeu. Importants. Dès lors, lorsqu'on a choisi de faire un métier, aussi dur soit-il, n'est-on pas obligé de le faire ? Quitte à être, quelques fois, traité de requins.

C'est la loi de la mer. Et tous ceux qui la pratiquent et qui en vivent, connaissent les règles du jeu.

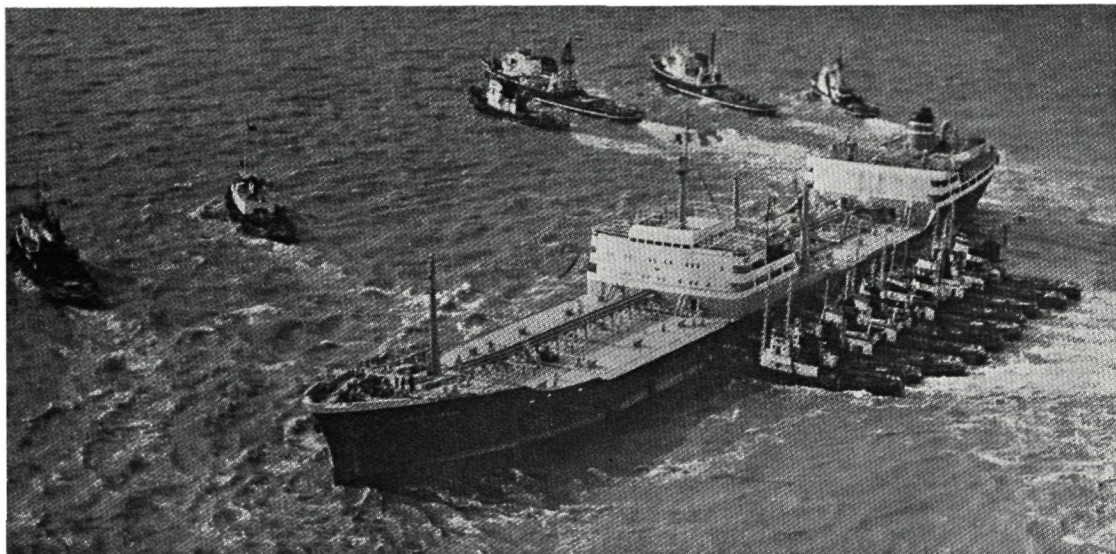
Les remorqueurs de haute mer affrontent donc un constant pari. Et leurs commandants se doivent d'avoir l'esprit rapide, le jugement sans défaut. Qualités auxquelles correspondra chez le capitaine d'un navire en détresse, avec une estimation exacte de sa situation, la pratique d'une matoiserie qui peut, aux yeux des profanes, paraître friser l'inéligance, sinon la mauvaise foi. Car les capitaines de navire connaissent, eux aussi, les règles du jeu. Voici à peu près les consignes qu'ils reçoivent de leurs armateurs pour le cas où ils se trouveraient en difficulté et devraient faire appel à un remorqueur de haute mer :

Avant tout, n'oubliez pas que vos tractations avec celui-ci se dérouleront, par radio, sur la grande place publique de la mer. Pesez vos mots. L'indemnité de sauvetage tiendra compte des dangers encourus pour vous tirer d'affaire. En prévision du règlement futur, minimisez votre détresse, car le remorqueur saura, plus tard, faire état de vos propres difficultés pour mettre l'accent sur ses propres risques.

Hormis le cas de perte, qui vous impose le S.O.S. immédiat, bornez-vous à lancer sur les ondes un simple « X.X.X. » (état de danger), qui n'est pas une demande de secours, mais qui, pourtant, attirera vers vous les remorqueurs des parages aussi sûrement qu'une flamme de bougie attire les papillons. C'est surtout vrai pour la Manche et le Pas-de-Calais — brumes et tempêtes en toutes saisons — qui sont particulièrement surveillés par des remorqueurs concurrents : anglais, français, hollandais, allemands et belges, embossés dans tous les ports voisins.

Votre appel vibrera encore que, déjà, ils vous adresseront leurs offres, tout en se mettant en route sur votre position. Gardez-vous bien de leur répondre : ils viennent ! Pourquoi les réclamer ? A quoi bon vous lier puisque durant le temps qui vous sépare de leur arrivée, vous parviendrez peut-être à vous tirer d'affaire ? Répétez votre « X.X.X. » à toutes les stations côtières ; au besoin, corsez-le d'un S.O.S. bien senti. Parlez avec votre armateur, faites du bruit, tenez-les en alerte. Lorsqu'ils seront là, vous verrez bien. Si besoin est, vous n'aurez que l'embaras du choix. Si vous avez pu réparer entre-temps, vous leur tirerez votre chapeau : « Mes-sieurs, je ne vous ai pas sonnés. Je n'ai nul besoin de vos services. Adieu ! Portez-vous bien ! No cure, no pay ! »





Le « British Lantern », pétrolier de 35.000 tonnes, échoué dans le Westerscheldt, à hauteur de Borselee, est remis à flot par seize remorqueurs de la Smit International et l'Union de Remorquage d'Anvers.

Cette tactique, à laquelle, en parfaite connaissance de cause puisque c'est la règle du jeu, les remorqueurs de haute mer se laissent toujours prendre, beaucoup de capitaines de navire l'on parfaitement assimilée. Nul mieux, peut-être que le commandant Nikolas Tripolitis, dont la rouerie se situait à cent coudées au-dessus de celle de ces confrères les plus roués et dont l'aventure survenue, il y a quelques années, reste un classique du type « Le corbeau et le renard » dans les annales du sauvetage en mer.

Ce jour-là, un 13 novembre, commandant le vapeur grec « Evros », 10.000 tonneaux, faisait route de Londres vers Montréal avec un chargement de voitures, il se trouve en détresse en pleine tempête en mer du Nord. Avarie de gouvernail. La mer bouscule le vapeur vers la côte anglaise. 50°43 Nord, 0°42 Est... A portée du « Jean Bart », remorqueur français, basé à Boulogne.

Branlebas de combat à bord du « Jean-Bart ». Le chef-radio déclenche la sirène, bondit sur goniomètre, profite du S.O.S. pour prendre un premier relèvement... Bientôt, son émetteur crépète. Sa voix s'éparpille aux trente-deux vents de la mer. De Dakar au cap Nord, tout l'hémisphère l'entend. Mais c'est à l'« Evros » seul qu'elle s'adresse :

« Remorqueur Jean Bart, 3000 chevaux, 17 nœuds, vous propose ses services. Base "Lloyd's Standard Form", no cure no pay. Répondez ».

Dans la salle des machines, les gros diesels se mettent en route. L'hélice vibre. Les amarres sont larguées la ligne de force reliant le bateau au secteur est débranchée. Quatre minutes après le S.O.S. de l'« Evros », le « Jean Bart » prend la mer et fonce dans la tempête. Il est 10 heures 6.

10 heures 18, l'« Evros » signale à Boulogne-Radio qu'il ne réclame pas d'assistance immédiate. Ce qui signifie en clair : « Si le "Jean Bart" sort, libre

à lui ». Aussitôt, le remorqueur met les points sur les i : « Je fais route vers vous depuis 10 heures 06. Alors ? » L'« Evros » répond par la bande, et câblant à ses armateurs qu'il se trouve en danger et demande des instructions. Le « Jean Bart » en profite pour relever leur adresse et leur réclamer, scéance tenante, l'accord de sauvetage. Mais pas plus que leur navire, les armateurs ne répondent. A bord du « Jean Bart », les hommes tout à coup exultent. Ils viennent d'apprendre par la radio que l'« Evros » transporte deux cents voitures neuves à destination du Canada. Deux cents voitures ! Voilà qui va faire monter la prime, puisque celle-ci est calculée, en fonction, entre autres de la valeur de la cargaison. L'« Evros », lui, ne répond toujours rien. Ce vieux matois de Tripolitis se borne à donner sa position sur les ondes. « Pas de danger immédiat », précise-t-il. Et pousse même l'astuce jusqu'à émettre le signal « fin de détresse » qu'il accompagne toutefois d'un prudent « sous réserve ».

Le capitaine du « Jean Bart » n'est pas dupe. Cette version grecque du « p'têt ben qu'oui, p'têt ben qu'non » ne l'impressionne pas. Il en a vu d'autres. Et il poursuit sa marche en avant. A 14 heures 40, sentant le remorqueur approcher, l'« Evros » sort de son mutisme. Mais c'est pour déclarer qu'il attend des instructions.

A présent, le « Jean Bart » est sur les lieux. L'« Evros » est là, gigantesque jouet que les lames se passent de crête en crête. Mais aucun appel n'en descend. Le remorqueur met l'« Evros » au pied du mur : « Oui ou non, acceptez-vous nos services. Sans quoi, nous repartons ». Pas de réponse. Et pour cause. A bord du cargo grec, on s'affaire fébrilement pour tenter de réparer la panne de gouvernail qui a mis le navire en difficulté et pouvoir reprendre sa route sans devoir payer les services d'un remorqueur.

Vers 19 heures, il semble toutefois reconnaître



qu'il a perdu la partie. Il câble à ses armateurs qu'il va se résigner à faire appel au « Jean Bart ». Hurrah ! Voilà neuf bonnes heures que ce dernier attend la chose. « J'ai entendu, dit-il au Grec. Je vais vous lancer un rocket porte-amarre. Mais donnez votre accord, d'abord ». L'« Evros », coriace, ne répond pas. La nuit est, à présent, tombée. La mer s'emporte de plus en plus. La météo reste mauvaise. Une nouvelle heure de sur-place dans le déchaînement des flots.

Vers 21 heures 20, le « Jean Bart » entend sur les ondes les ordres de l'armateur destinés au cargo : « Vous devez sauvegarder votre navire. Engagez un remorqueur. Faites route sur Cowes ». Mais l'« Evros » reste toujours muet. Et soudain, un peu avant dix heures du soir, sa réponse crépite, désinvolte, décourageante : « Tout va bien. Réparation terminée ». Est-il possible de traiter aussi cavalièrement un remorqueur qu'on a attiré dans la tempête ? C'est possible, et cela se fait souvent. Le « Jean Bart » le sait qui, sans un mot de plus à l'« Evros », fait demi-tour et met le cap sur Boulogne.

A 2 heures 20 du matin, il est de retour à sa base. Il a souffert. La mer a inondé les coursives. Un matelot est blessé. On s'amarre de l'appontement. Fourbus, les hommes se jettent sur leurs couchettes, s'endorment comme des masses. Pour eux, la nuit commence enfin.

Mais, elle n'est pas finie, car, moins d'une heure plus tard, la sirène d'alarme jette tout le monde sur pied. Un message de l'« Evros » vient d'être reçu par le « Jean Bart » qui a toutes les formes d'une capitulation : « S'il vous plaît, vous demandons de venir à notre secours ». A 20 milles de la bouée du Royal Souverign, le cargo, malmené par la mer, se trouve cette fois vraiment en détresse. Il lui faut vraiment un remorqueur. Il doit vraiment tenter de gagner Cowes.

Mais le « Jean Bart » est méfiant — on le serait à moins —. Il veut une capitulation sans conditions. Il répond sur le champs : « O.K., mais envoyez-nous un message officiel avec votre accord. Lloyd's Standard Form : no cure, no pay ». Il est 4 heures 26, lorsque l'accord demandé arrive. Le « Jean Bart » ne résiste pas au plaisir d'une petite revanche. Il garde le silence pendant dix longues minutes, qui doivent mettre l'« Evros » sur le grill, avant de répondre : « O.K. Nous allons à votre assistance ». Revanche toute verbale d'ailleurs, car il a déjà appareillé.

A 10 heures 15, dans une clarté blafarde de fin du monde, le « Jean Bart » retrouve, cernée d'embruns, la longue masse désarmée de celui qui ne refuse plus de se laisser sauver. Sa situation est critique. La mer, sentant qu'il va lui échapper, s'acharne à le bousculer vers la côte, à grands coups déferlants. Sans perdre une minute, les hommes du remorqueur lancent sur étrave ruisselante une fusée porte-amarre qu'une rafale dévie... La troisième finira par arriver au but. Les hommes du remorqueur sont aussi exténués que ceux du cargo, mais personne n'en veut à Nikolas Tripolitis. Il a défendu ses intérêts comme le commandant du « Jean Bart » a défendu les siens. C'est la règle du jeu. On est fourbus, les embruns cinglent, mais la vie est belle.

Onze heures plus tard, en pleine nuit, après une harassante journée de remorquage par gros temps, le convoi trouve, à l'abri de l'île de Wight, des eaux plus calmes. A deux heures du matin, il jette l'ancre en rade de Cowes. Les deux capitaines apposent leurs deux signatures au bas du contrat officiel des Lloyd's et échangent une solide poignée de mains. L'un comme l'autre savaient apprécier la ténacité et le courage.

Tels sont les remorqueurs de haute mer. Tels sont les hommes, mi-sauveteurs, mi-corsaires qui les servent. Pour eux, une affaire comme celle de l'« Evros » n'a rien d'insolite. Tout au plus un remorquage un peu plus dur que les autres, assorti d'une lutte furieuse avec la mer.

Mais les hauts faits de la mer trouvent, toujours, à terre leur conclusion. Remorqueur et remorqué ne rentrent jamais au port en tapinois. Sur le quai, on les entend : agents des compagnies maritimes, assureurs, experts, consuls, douaniers... Le navire sauvé est promptement envahi et placé, si besoin en est, en cale sèche. Les experts évaluent les dommages, tandis que le remorqueur surveille sa prise du coin de l'œil. Car, les réparations effectuées, il ne la laissera reprendre la mer que contre versement d'une garantie ou l'engagement, avalisé par une banque, de régler l'indemnité.

Cette dernière se calcule d'après la valeur du bâtiment sauvé, de celle de sa cargaison, des périls où il se trouvait et des peines du remorquage. Ce qui donne lieu à de belles empoignades. Sauveteur et rescapé se disputent comme des chiffonniers. Chacun tire à soi la couverture. S'ils n'arrivent pas finalement, à s'entendre, on recourt à l'arbitrage, on va devant les tribunaux. Les rapports sont épluchés, les journaux de bord passés au crible, les équipages interrogés.

En théorie, l'indemnité peut aller jusqu'à égaler la valeur même du navire et de sa cargaison. En pratique, elle en dépasse rarement les vingt pour cent. Sauver un bateau de cent millions peut laisser vingt millions. Cela semble coquet. C'est pourtant loin d'être excessif : les sauvetages sont rares et un remorqueur de haute mer coûte plusieurs millions. Son amortissement est long, son entretien onéreux. Les salaires doivent être payés d'un bout de l'année à l'autre. Chaque jour en mer coûte 8 tonnes de gas-oil et l'on rentre souvent bredouille.

Une portion de l'indemnité, en général cinq pour cent, est allouée à l'équipage qui se la partage, au prorata du grade, en valeur décroissante. Cinq pour cent sur cent millions, cela fait tout de même cinq millions ! De quoi vous donner du cœur au ventre lorsque vous partez affronter le gros temps ! Mais les équipages des remorqueurs ne participent pas aux éventuelles chicanes qui succèdent à leurs actions. Les hommes de mer s'accommodent mieux des embruns que de la poussière des dossiers. Dès son retour d'une mission le remorqueur reprend, le long du quai, son poste d'affût. Et, tandis que les services de terre se lancent dans les procédures, l'équipage rêve longuement à des prises mirifiques, le chef-radio à des S.O.S. prometteurs et le commandant à des réveils en fanfare.

J.M. de Decker.



# De Belgische vissers tijdens de tweede wereldoorlog (II)

Door J. Verleyen

Onze lezers kennen nu de oorlogsavonturen van Theophiel DE GROOTE en zijn H. 42 «Pharaïlle» (NEPTUNUS 1978/1979 Nr. 1). En aan wie komt nu de beurt? Dit was, tijdens de oorlogsjaren, te Brixham, te Newlyn, te Fleetwood en andere Britse toevluchtshavens, de spontane vraag tussen Belgische vissers bij het vernemen van een mijnontploffing of van een luchtaanval met als gevolg een nieuw verlies van een vaartuig en van een bemanning. Van deze woorden van Robert RYCX, Voorzitter van de Federatie van de Belgische Zee- en de Oorlogsvissers 1914/1918 en 1940/1945, mogen wij ook gebruik maken, en ditmaal zonder angst, alleenlijk om te kiezen tussen de door deze nederige mensen toegestuurde verslagen.

Bij de ontruiming van Duinkerke, hebben de Belgische vissersvaartuigen, op juridisch gebied, twee verschillende groepen gevormd. De eerste hadden de oproep van de Britse Admiraliteit, te Dartmouth, gunstig beantwoord. De tweede werd door de Franse Marine Nationale, vooral te Saint-Vaast-la-Hougue, opgeëist. Deze tweede groep was groter in getal doch samengesteld uit kleinere vaartuigen. Ter gelegenheid van deze operatie «Dynamo», werden vier eenheden verloren, gelukkigig genoeg zonder verlies van mensenlevens. De groep van Dartmouth verloor de O.274 «Maréchal FOCH» en de groep onder Frans gezag verloor de H. 5 «Sunny Isle», de N. 49 «Onze Lieve Vrouw van Vlaanderen» en de N. 59 «Getuigd voor Christus». Eigenaardig genoeg, behoorden deze twee laatste vaartuigen aan dezelfde Nieuwpoortse reder Raphaël VERCOUTTER. De reder zelf was aan boord van zijn derde vaartuig, de N. 45 «Hernieuwen in Christus» en hij heeft ook deelgenomen aan de operaties. Hij was bij de laatste om Engeland te bereiken, vanuit de rede van Brest (reeds in brand en praktisch in handen van de vijand) in deze tragische nacht van 19 tot 20 juni 1940 die ons reeds gekend is. Reder Raphaël VERCOUTTER is nu zeer oud. Hij is toch lang in de rederij gebleven als mede-eigenaar van de N. 762 «Onze Lieve Vrouw ter Duinen» en van de N. 765 «Onze Lieve Vrouw van Goede Raad». Beide vaartuigen werden voor enkele maanden van de lijst geschrapt. Hopelijk vindt hij, bij het lezen van deze artikelen, de kracht om het relaas van zijn eigen avonturen a/b N. 45 «Hernieuwen in Christus» te sturen.

## Met de N.49 «Onze Lieve Vrouw van Vlaanderen» te Duinkerke...

Dit kleine houten vaartuig van 39,57 B.T. en 8,19 N.T. werd gebouwd, in 1934, op de werf HILLEBRANDT A. te Oostende. Het werd uitgerust met een motor Kromhout van 100 P.K. van 1931, dus een tweedehands-motor. Zoals wij zullen zien, werd het tot zinken gebracht te Duinkerke. Het werd echter door de Duitsers terug vlot gemaakt en door hen gebruikt. Bij de bevrijding, werd het vaartuig, te Cherbourg, teruggevonden. Het kwam terug in de vaart tot 1968, ditmaal onder Nr. N. 732 doch altijd met dezelfde motor!

Schipper was Charles RYSSSEN. Hij is geboren te Agen (Frankrijk) op 23 augustus 1918. Hij is niet de enige oorlogsvisser 40/45 geboren als vluchteling gedurende de eerste wereldoorlog.

Laten wij schipper Charles RYSSSEN ons vertellen : «Op 18e mei, zijn wij vertrokken uit Nieuwpoort» met de N. 49 «Onze Lieve Vrouw van Vlaanderen», »waaronder als bemanning motorist DECLERCQ »Albert, matroos DELANGHE Charles, matroos »Eduard VANDEN ABEELE en ik als schipper. Waren a/b als vluchtelingen Mr. en Mevrouw VAN »HOVE (smidje), DELANGHE Daniël, Mevrouw Ed. »VANDEN ABEELE en kinderen. Rond 10 u., zijn »wij te Nieuwpoort uitgevaren met bestemming »westwaarts. Wij passeerden Duinkerke en Calais »en kwamen te Boulogne aan rond den avond. »'s Nachts, werd er daar nog lelijk gebombardeerd. »'s Anderendaags in de morgen, zijn wij verder »gevaaren naar Dieppe, waar wij in de namiddag »aankwamen, de 20e mei. Nergens kon er iets »gevonden worden om te wonen. Iedereen was op »de vlucht voor de Duitse aanvallen op Dieppe. »Den 21e mei, zijn wij uitgevaren naar Saint-Valéry- »en-Caux. Maar, daar konden wij niet meer binnen : »haven gesloten! Wij zijn dan teruggekeerd met »de gedachte terug te keren naar Dieppe. Maar, »wij mochten niet binnenvaren want, ondertussen, »hadden de Duitse vliegers magnetische mijnen »gedropt voor de haven. Wij zijn dan doorgevaaren »naar Fécamp. Ondertussen, is het schip »Nor- »mandie" van reder LENAERS in de lucht gevlogen. »Te Fécamp, zijn wij in de late namiddag aan- »gekomen. In deze haven, hebben wij een vijftal





N. 732 (ex N. 49) Onze Lieve Vrouw van Vlaanderen op rust te Nieuwpoort.

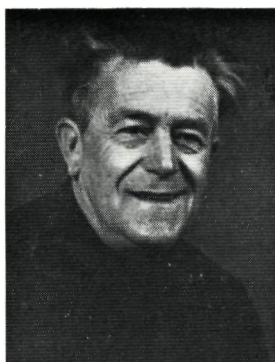
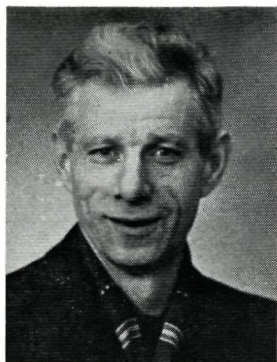
» dagen gebleven. De 27e mei, zijn wij vertrokken  
 » naar Saint-Vaast-la-Hougue waar wij aangekomen  
 » zijn in de namiddag. 's Anderendaags, kregen wij  
 » het bevel om alles dat a/b was zoals meubelen,  
 » netten alsmede de vrouwen en kinderen aan wal  
 » te zetten. Het schip werd aangeslagen door de  
 » Franse Militaire Overheid om hulp te bieden tegen  
 » de opmars van de Duitse troepen.

» De 28e mei, vaarden wij uit Saint-Vaast-la-Hougue  
 » in konvooi met de volgende schepen : N. 49, H. 42,  
 » H. 23, Z. 4, Z. 48 en O. 210 en nog een tweetal  
 » andere schepen (niet meer te achterhalen). Onze  
 » bestemming was Dover. Op 29e mei, rond 9 u.  
 » 's morgens, kwamen wij aan vóór de haven van  
 » Dover. Wij moesten langzij komen van een groot  
 » koopvaardijsschip dat geladen was met munitie.  
 » Er werd munitie overgeladen op ons vaartuig en  
 » op de andere vaartuigen van ons konvooi. 's Na-  
 » middags, vaarden wij weg naar Duinkerke, gans  
 » de nacht gevaren en kwamen te Duinkerke aan in  
 » de voormiddag. Wij legden nabij de Chantiers  
 » aan. Op de rede van Duinkerke, werd er nogal  
 » weg en weer geschoten tussen de vliegers en de  
 » oorlogsschepen. De Duitse vliegers bestookten de  
 » olietanks. Tussen de bombardementen in, losten  
 » wij onze munitie. Rond de middag, zijn wij dan  
 » terug vertrokken. Op het einde van het Ooster-  
 » hoofd, werden wij getroffen door drie bommen  
 » die langs het schip vielen. Ons schip werd hevig  
 » heen en weer geschud. Het vaartuig was lek  
 » geslagen. Men hoorde het water in het schip  
 » binnenstromen. De motor bleef draaien ondanks  
 » de averij die eraan was. Matroos VANDEN  
 » ABEELE en een Franse marine (Fusilier marin)  
 » werden overboord gesmaakt maar die hebben wij  
 » gauw a/b getrokken. Wij hebben het vaartuig

» vastgemaakt aan het staketsel en zijn op dit  
 » staketsel gekropen. Terwijl wij aan het wachten  
 » waren tot alle geweld voorbij was, kwam een  
 » destroyer langzij die de N. 49 naar de andere  
 » kant van de havengeul (Westkant) heeft getrokken  
 » en op een zandplaat gelegd. Wij zijn dan terug-  
 » gekeerd naar een bunker (bastion) aan de  
 » Scheepswerven. Daar zijn wij een paar dagen  
 » gebleven totdat de vijand de haven van Duinkerke  
 » naderde.

» Op 3de juni zijn wij a/b gegaan van Z.2 die ook  
 » al geladen was met soldaten om te evacueren.  
 » Rond 10 u. 's avonds, zijn wij vertrokken naar  
 » Engeland samen met nog andere schepen. In de  
 » morgen van 4de juni, waren wij aan de monding  
 » van de Theems gekomen. Daar ontplofte een  
 » magnetische mijn onder een transportschip. Op  
 » enkele ogenblikken was het schip in de golven  
 » verdwenen. Op de plaats, dreef het vol met ge-  
 » kwetsten en lijken van burgers en soldaten. De  
 » schipper van Z.2 stopte ter plaatse en nam er  
 » nog een dertigtal drenkelingen op. De Z.2 zette  
 » dan koers naar de haven van Ramsgate waar  
 » allen aan wal werden gebracht. Daar wij geen  
 » deel uitmaakten van de bemanning, werd ons  
 » opdracht gegeven het schip te verlaten en mee  
 » te gaan naar een opvangcentrum. De 4de juni,  
 » 's namiddags, werden wij op een trein gezet met  
 » bestemming Londen waar wij in een instituut  
 » werden opgenomen als vluchtelingen. Daar ben  
 » ik gebleven tot einde september 1940. De andere  
 » kameraden zijn naar Newlyn en Brixham ver-  
 » trokken. Ik ben naar Cardiff gegaan om te varen  
 » met de O. 214 "Diane-Lucie", schipper Achiel  
 » ZWERTVAEGHER (oom van mij). Wij hebben ge-  
 » vist gedurende een zestal dagen rond Minehead





v.l.n.r. : DE LANGHE Charles, matroos, DECLERCQ Albert, motorist, RYSEN Charles, schipper, Matroos VAN DEN ABEELE Richard, Nieuwpoort - 18 dec. 1911 - op zee - 3 aug. 1943 - Begraven te Brixham.

» (Ierland). Na dat ene reisje, werd het schip opge-  
» eist voor dienst te doen voor te liggen met een  
» ballon. De bemanning werd aan wal gebracht  
» waar wij werden opgenomen bij een Engels huis-  
» gezin als vluchtelingen. Daar ben ik gebleven tot  
» de 28ste december 1940 om dan VRIJWILLIG  
» dienst te nemen bij de Royal Navy-Section Belge  
» van 30 december 1940 tot 31 januari 1946 wanneer  
» ik gedemobiliseerd werd. »

Het verhaal van Charles RYSEN stemt dus, in  
grote lijnen, overeen met dit van Th. DE GROOTE  
(bombardementen, magnetische mijnen, Boulogne,  
Dieppe, Fécamp, Saint-Vaast-la-Hougue, het koop-  
vaardijship met munitie in de rede van Dover  
zonder te spreken van de zenuwachtige officier).  
Wat de samenstelling betreft van het konvooi bij  
het verlaten van Saint-Vaast-la-Hougue, geeft  
Th. DE GROOTE : H. 42, H. 41, H. 23, Z. 2, v. 48,  
N. 53, N. 58 en O. 210. Er bestaat dus overeen-  
stemming betreffende de H. 42, H. 23, Z. 48 en  
O. 210.

De vissers zijn echte zwijgers. Zij spreken niet  
graag. Zij antwoorden altijd met het minimum. U  
moet vragen stellen.

« Hoe ik bij de Navy gekomen ben ? Ik was dus bij  
» Engelse mensen als vluchteling. De Belgen zagen  
» nergens kans om werk te vinden en bijzonderlijk  
» de jonge Belgen die werden gezocht om dienst  
» te doen, de ene soldaat, de andere marine. Zo  
» belandde ik, op 30ste december 1940, in het  
» oefenkamp te Skegness "H.M.S. Royal Arthur".  
» Na zes weken oefenen, werd ik overgeplaatst naar  
» Scotland "H.M.S. Lochinvar", een kamp buiten  
» Edinburgh. Daar werd ons geleerd aan mine-  
» sweeping te doen. Elke dag, gingen wij a/b van  
» een minesweeper. Na een drietal weken oefening,  
» werd ik overgepaatst a/b van "H.M.S. Quentin  
» ROOSEVELT". Dat was, vóór de oorlog, een Frans  
» Visserijwachtship dat, in 1941, dienst deed als  
» patrouilleschip in de wateren van de Faroë Eilan-  
» den. Op dat schip, heb ik negen maanden dienst  
» gedaan als stoker, tot 14de januari 1942. Dan  
» ben ik, met nog andere Belgische marinen, a/b  
» gegaan van de "H.M.S. Godetia". Dat was een  
» nieuw schip (corvet) gemaakt voor de Belgen. Dat  
» was de 12de februari 1942. Met de "Godetia"  
» deden wij begeleiding van konvooien naar New-  
» Foundland, naar de Nederlandse Antillen, van  
» Curaçao naar Trinidad, van Trinidad naar Key-  
» West, van Key-West tot Cuba, van Cuba tot New-

» York, van New-York tot Trinidad, van Trinidad  
» tot Gibraltar, van Gibraltar tot Bougie in Noord-  
» Afrika, van Gibraltar tot Liverpool. Dan kwam de  
» landing aan de kust van Normandië, met bege-  
» leiding van landingsschepen van Engeland naar  
» Arramanches op de Franse kust. Op dat schip  
» heb ik gevaren tot einde november 1944. Dan  
» zijn wij in een kamp geplaatst geweest, even  
» buiten Plymouth, in afwachting om ons naar België  
» te sturen. De 3de januari 1945, zijn wij vertrokken  
» uit Dover naar Calais met een troepenschip, van  
» Calais per trein naar Antwerpen, gekazerneerd  
» in "H.M.S. Royal Atlestan". Dat was een school  
» die dienst deed als kazerne. Daar ben ik een  
» tiental maanden gebleven. Dan ben ik overge-  
» plaatst geworden naar Oostende, in barakken  
» aan de haven, en, de laatste veertien dagen, in  
» de Paster Pye School tot de 31ste januari 1946.  
» Dan ben ik afgezwaard met pak en zak, zoals men  
» dat zegt, een pintje bier en een liedje van "WIJ  
» ZIJN VAN DE KLAS !!!" »

Dit is het einde van het eenvoudig verhaal van  
Charles RYSEN. Jarenlang, dag en nacht, heeft  
hij de stormen, de U-boten en de vijandelijke lucht-  
macht getrotseerd. Hij is veilig in de thuishaven  
teruggekomen. Nu is hij niet meer in de vaart  
maar toch in het vissersmilieu gebleven. Hij is  
inderdaad visafslager in de Stedelijke Vismijn te  
Nieuwpoort. Hij is ook vaandeldrager van de Feder-  
ratie van de Belgische Zeelieden van de oorlogen  
14/18 en 40/45. Zijn vrienden van de Federatie  
zeggen dat hij het meest « gedecoreerd » is (11  
Britse en Belgische medailles waaronder het Zee-  
Ereteken 40/45).

Motorist Albert DECLERCQ en matroos Charles  
DELANGHE zijn ook veilig teruggekomen. Jammer  
genoeg, had matroos Richard VAN DEN ABEELE,  
geboren te Nieuwpoort op 18 december 1911, zijn  
geboortestad en zijn thuishaven voor de laatste  
keer, op 18 mei 1940, gezien. Reeds te Duinkerke,  
was hij aan de dood ontsnapt. Het was maar een  
uitstel. Op 3 augustus 1943, was hij aan het vissen  
a/b Z. 3 « Irma-Germaine », vanuit Brixham. Het  
vaartuig werd bij mijnontploffing vernield. VAN DEN  
ABEELE Richard vond de dood samen met BEYEN  
Theofiel (Adinkerke - 20 maart 1885) en GOMBERT  
Léonard (Oostende - 22 november 1899). De zee  
heeft toch het lijk van Richard teruggegeven. Het  
spoelde op het strand aan en het werd te Brixham  
begraven.





On His Majesty's Service  
a.b. seaman Charles RY-  
SEN R.N.B.S. met het  
lint van de Zee Ereteken.

Bij beslissing van de Minister van Verkeerswezen te Londen, van 21 juli 1941, werden de namen van de N. 49 «Onze Lieve Vrouw van Vlaanderen», RYSEN Charles, schipper, DECLERCQ Albert, motorist, VANDEN ABEELE Richard, matroos en DE LANGHE Charles, matroos (onder resp. nummers 249, 250, 251 en 252) in het «Gulden Boek van het Zeewezen» ingeschreven met de citatie: «Hebben in gevaarlijke omstandigheden werkelijk medegewerkt aan de ontruiming van Duinkerke en door hun besloten daad talrijke geallieerde soldaten gered.»

Ik dank Charles RYSEN voor zijn verhaal en voor de door hem verzamelde foto's. Ter deze gelegenheid, heeft hij zich werkelijk voorgedragen zoals hij nog altijd de schipper van de N. 49 «Onze Lieve Vrouw van Vlaanderen» was. Mevrouw Weduwe VAN DEN ABEELE, het «vrouwtje» van Richard, verdient een bijzonder dankwoord. Zij aarzelde mij de foto «al wat overblijft van haar man» toe te vertrouwen om een cliché ervan te maken. Zij was bang dat deze kostbare herinnering zou verloren gaan. Ik heb moeten zweren op de eer van NEPTUNUS dat de beste veiligheidsmaatregelen zouden getroffen worden. Acht en dertig jaren na de brutale afscheiding te Saint-Vaast-la-Hougue, dit voorbeeld verdient een hulde!

## BIJLAGE :

**Inlichtingen betreffende de hierboven vermelde vissersvaartuigen.**

### O. 2 1 0 JOHN

44,79 B.T.-Oostende 1900 - 120 P.K. - Reder PONJAERT Aug., niet ingeschreven in het «Gulden Boek van het Zeewezen» ondanks een werkelijke deelneming aan de ontruiming van Duinkerke. Werd ter plaatse lekgeslagen. - Schipper Gustje GODDERIS (62 j.) alleen aan boord met drie dronken Franse marinieren. - Bij hard werk vlot gehouden - verlaten te Saint-Vaast-la-Hougue in zinkende toestand.

### O. 2 7 4 Maréchal FOCH †

87,12 B.T. - Fécamp 1930 - 200 P.K. - Reder LEBLUI P. Vrijwilliger uit Dartmouth. - Ingeschreven in het Gulden Boek :  
339 LUSEYNE Pierre, Schipper  
340 DECOSTER Ferdinand, Motorist  
Verloren bij aanvaring vóór de Engelse kust.

### O. 2 8 8 De Normandie

137,32 B.T. - Oostende 1936 - 240 P.K. - Rederij LENAERS M. en A. Verloren te Dieppe op magnetische mijnen. - Vele slachtoffers.

### O. 3 2 9 Diana-Lucia (en niet O. 214)

78,35 B.T. - Brugge 1931 - 18 0P.K. - Rederij Wwe Aug. GHYS en P. GHYS. Opgeëist door Royal Navy sedert 1940. - Kwam te Antwerpen, na de bevrijding, als «degaussing» schip.

### H. 5 Sunny Isle †

50,58 B.T. - Brixham 1912 - 100 P.K. - Reder VLIETINCK Frans. Ingeschreven in het «Gulden Boek van het Zeewezen» voor Duinkerke  
276 VLIETINCK Frans, Schipper  
277 VLIETINCK Louis, Motorist  
278 SAVELS Leopold, Matroos  
279 VLIETINCK Jacobus, Matroos  
280 VLIETINCK Marcel, Scheepjongen.  
Verloren bij aanvaring in de haven van Duinkerke.

### H. 2 3 Alex-Rachel

35,66 B.T. - Grevelingen 1913 - 100 P.K. - Reder ACKX Ignaas. Niet ingeschreven in het «Gulden Boek van het Zeewezen» ondanks een prachtige deelneming aan de ontruiming van Duinkerke (Schipper ACKX Albert, Motorist LOWIJK Frans - Matrozen GHESELLE Gerard en Albert).

### H. 4 1 Jacomina

44,19 B.T.-Brugge 1927 - 120 P.K. - Reder ACKX Frans. - Ingeschreven in het «Gulden Boek van het Zeewezen» voor Duinkerke :  
287 ACKX Frans, Schipper  
288 CREYF Albert, Matroos  
289 ROTSART Joseph, Matroos  
290 DEVINCK Julien, Matroos.  
DEVINCK en ROTSART verdwenen met de O. 339 Charles-Madeleine, vertrokken van Newlyn op 27 juli 1940 en niet meer teruggekomen.

### H. 4 2 Pharaïlde

44,19 B.T. - Heyst 1928 - 100 P.K. - Reder Theofiel DE GROOTE. Ingeschreven in het «Gulden Boek van het Zeewezen» voor Duinkerke :  
291 DE GROOTE Theofiel, Schipper  
292 DE GROOTE Pieter, Matroos  
293 VAN TORRE Gustaaf, Matroos  
294 OPTEBEKE Albert, Motorist.  
Was later vrijwilliger bij de bevrijding van Antwerpen.

### Z. 2 Anna-Marguerite

37,30 B.T. - Brugg e1911 - 100 P.K. - Reder HAERINCK Jules. - Ingeschreven in het «Gulden Boek van het Zeewezen» voor Duinkerke :  
253 VANDEN BERGHE Theofiel, Schipper  
254 COUWYZER Arthur, Matroos  
255 LISEURE Simon, Matroos  
256 BLOMMAERT René, Matroos.



Z. 3 Irma-Germaine

19,02 B.T. - Oostende 1930 - 70 P.K. - Reder VANDIERENDONCK Em. - Ingeschreven in het « Gulden Boek van het Zeewezen » voor Duinkerke :

257 VANDIERENDONCK Petrus, Schipper

258 VANDIERENDONCK Gustaaf, Motorist

259 PLOG Julien, Matroos.

Verloren bij mijnontploffing op 3 augustus 1943. Oorlogsthuis haven Brixham. - Slachtoffers : VAN DEN ABEELE Richard - BEYEN Th. en GOMBERT L.

Z. 4 Buffalo Bill

45,35 B.T. - Brugge 1933 - 100 P.K. - Reder HAERINCK Louis. - Niet ingeschreven in het « Gulden Boek van het Zeewezen » ondanks schitterende prestaties te Duinkerke, Le Havre en Saint-Valéry-en-Caux. - Schipper Kamiel VERPOORTER werd later vereerd met het Frans Oorlogskruis 39/45 en met het Zee-Ereteken 40/45. - Zie NEPTUNUS 1974/1975 Nr. 2.

Z. 4 8 Mariette-Bertha

57,44 B.T. - Rye 1905 - 140 P.K. - Reder LATRUWE Leon. - Niet ingeschreven in het « Gulden Boek van het Zeewezen » ondanks deelneming aan de ontruiming van Duinkerke.

N. 4 5 « Hernieuwen in Christus »

49,50 B.T. - Oostende 1939 - 100 P.K. - Reder VERCOUTTER Raphaël. Was met de laatsten, tussen de rede van Brest en Engeland, in de nacht van 19 tot 20 juni 1940.

N. 5 3 André-Lucienne

29,78 B.T. - Oostende 1937 - 95 P.K. - Reder DECRETON F. en CALCOEN A. - Ingeschreven in het « Gulden Boek van het Zeewezen » voor Duinkerke :

246 DECRETON Lucien, Schipper

247 DECRETON Raymond, Matroos

248 CALCOEN August, Matroos.

N. 5 8 Abel DEWULF

29,35 B.T. - Oostende 1937 - 90 P.K. - Reder BEYEN Hypoliet. - Ingeschreven in het « Gulden Boek van het Zeewezen » voor Duinkerke :

311 BEYEN Hypoliet, Schipper

312 DECOSTER Gilbert, Motorist

313 VAN DEN ABEELE Maurice, Matroos.

N. 5 9 « Getuigd voor Christus » †

39,87 B.T. - Oostende 1937 - 100 P.K. - Reder VERCOUTTER Raphaël. - Ingeschreven in het « Gulden Boek van het Zeewezen » voor Duinkerke :

314 VERMOTE Camille, Schipper

315 DECROP August, Motorist

316 LEGEIN Leopold, Matroos.

Verloren, bij aanvaring, vóór Duinkerke.



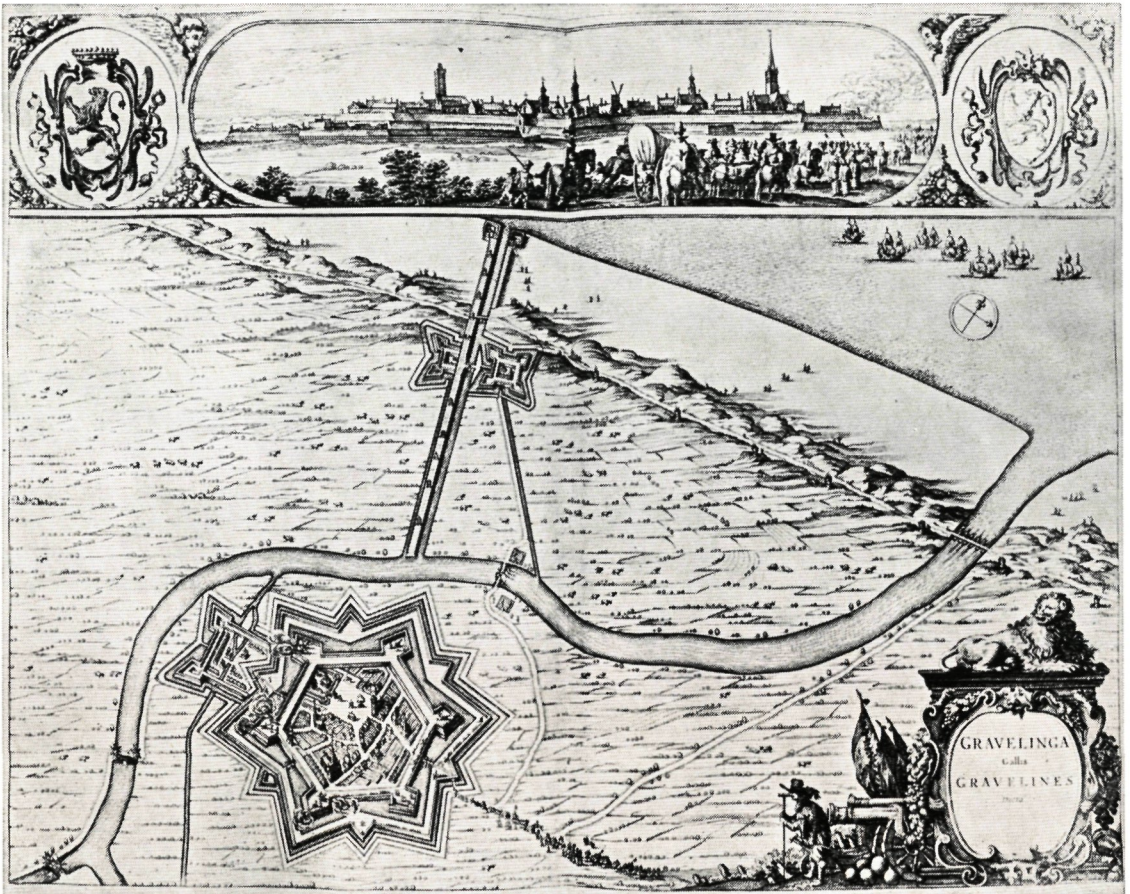


Ces pages sont dédiées à la population gravelinoise et à son Maire en témoignage de reconnaissance pour l'accueil réservé en 1914-1918 à tant de soldats belges qui n'avaient plus de foyer.

# Gravelines ou Grevelingen

En marge de l'activité navale belge 1914-1918 (IV)

Par J. Verleyen





### Prosperité, menaces et destruction.

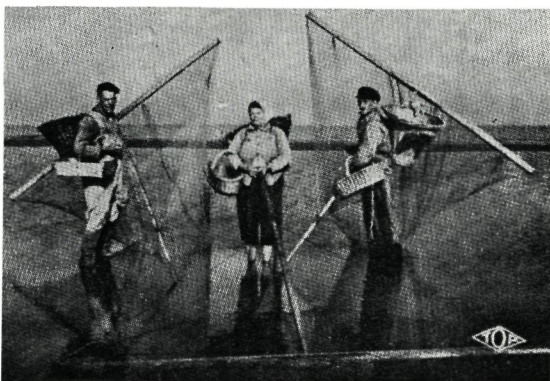
Durant les deux siècles qui vont suivre la fondation et les premiers développements de Gravelines, c'est-à-dire de 1163/1183 à 1383, la nouvelle ville va connaître un grand essor comme port de pêche et comme port de commerce. Ce résultat sera obtenu malgré un chenal d'accès à la mer qui s'avère défavorable, ce qui sera souvent souligné dans la suite. Il est tortueux ce qui ralentit le flux et le reflux et sera cause d'ensablement. Il est, de surcroît, mal orienté vers le Nord-Est c'est-à-dire à l'encontre des vents et marées qui dominent sur cette partie de la côte.

Un seul événement politique est à signaler au début de cette période. A la mort de Philippe d'Alsace, la partie du Comté de Flandre formant la dot d'Isabelle devient le Comté d'Artois, attribué à une branche cadette de la famille royale descendant de Louis VII. La ville de Saint Omer et ses dépendances demeurent cependant aux mains de Mathilde, veuve de Philippe, jusqu'en 1212. En effet, au moment de se remarier (en 1184) et alors qu'il est déjà déçu par l'attitude du Roi de France, Philippe II Auguste, Philippe d'Alsace a, en quelque sorte, repris une partie de la dot promise à Isabelle. Il a constitué la ville de Saint Omer en dot à sa nouvelle épouse Mathilde de Portugal. Ce fait aurait pu être signalé à propos des événements de 1184. Il peut aussi bien l'être actuellement. En 1212 donc, la ville de Saint Omer passe au Comté d'Artois et se trouve, par le fait même, dans un comté distinct de celui de son avant-port, Gravelines. Cette situation (qui se retrouvera, du reste, ultérieurement) ne semble pas avoir eu de conséquences au début de cette période. Comme nous le verrons, les bourgeois de Saint Omer conservent, leurs privilèges à Gravelines.

L'Aa canalisée formait, de Saint Mommelin jusqu'aux abords de Gravelines, la ligne de démarcation de Flandre et Artois, ligne qui se continue en s'incurvant, à l'ouest de la rivière, jusqu'à la mer. Cette limite a été conservée entre les départements du Nord et du Pas-de-Calais (1). C'est ainsi, comme nous l'avons signalé, que Gravelines a conservé une tête de pont sur la rive gauche de l'Aa, à son embouchure. Ce lieu, qui prit ultérieurement le nom de Grand Fort Philippe, est devenu une commune distincte, le 1er janvier 1885, mais est toujours uni à Gravelines dans les liens d'une communauté portuaire. Le Neuf-fossé de Baudouin V de Lille servait également de limite entre la Flandre et l'Artois (2).

### GRAVELINES, premier centre important de la pêche au hareng...

C'est ce que n'hésite pas à dire Monsieur Roger DEGRYSE, Membre de l'Académie de Marine de Belgique, qui s'est spécialisé dans les recherches relatives aux origines et au développement de la pêche flamande. Depuis l'avant-guerre, il a publié des études de plus en plus poussées dans diverses revues (et, notamment, dans notre regrettable consœur « MARINE » de la Ligue Maritime Belge), dans les « Communications de l'Académie



Cliché : Ville de Gravelines

Cette photo illustre bien la survivance de la pêche de plage (strandvisserij) sur la Westkust. Ces filets caractéristiques étaient appelés du nom de « steeknetten », nous dit Gaston DESNERCK. Ils étaient poussés dans l'eau par des hommes ou des femmes.

de Marine de Belgique » et dans les « Bijdragen voor de Geschiedenis der Nederlanden ». Cet érudit et réputé chercheur dans un domaine aussi spécialisé n'a pas hésité une seconde de nous venir en aide en supervisant les grandes lignes de l'exposé général sur la pêche et en pointant tout particulièrement les détails qui concernent Gravelines. Qu'il en soit vivement remercié ici de même que Monsieur Gaston DESNERCK, Conservateur du « Nationaal Visserijmuseum » d'Oostduinkerke (actuellement, commune de Coxyde) et auteur d'un important ouvrage (en 2 tomes) « Vlaamse Visserij en Vissersvaartuigen », ouvrage qui évoque, en texte et en images, tout le passé de la pêche flamande. Enfin, remercions également deux hommes de métier, découverts à l'occasion d'une enquête sur la participation des unités de pêche belges aux évacuations de Dunkerque et autres lieux en 1940, enquête dont la publication est assurée par NEPTUNUS. Ces modestes, dans le travail comme dans la guerre, nous donneront quelques explications pratiques sur les mœurs du hareng et la manière ancienne de le pêcher. Ce sont deux Heystois, Théofiel DE GROOTE, ancien patron et armateur du H.42 « Pharaïde » et Jozef VLIETINCK, ancien patron et armateur du H.16 « Emma-Leon ».

En matière de pêche, Gravelines a bénéficié d'une situation privilégiée sur une partie elle-même avantageuse de la côte qui s'étend de Nieuport à Boulogne et qui borde approximativement cette partie de la mer appelée le « Pas-de-Calais ». Cette côte se peupla sensiblement vers l'an 1000 (Roger DEGRYSE rejoint donc sur ce point l'opinion du Professeur Dr. A. VERHULST). En ces temps lointains, ces régions étaient pauvres en ressources alimentaires végétales et animales. De surcroît, par suite de l'absence de transports, elles devaient se suffire à elles-mêmes. Aussi, le poisson n'était-il pas à dédaigner. On peut donc dire que chaque point d'occupation humaine sur cette côte fut également une station de pêche (3). Au début, il n'était même pas nécessaire de s'aventurer sur mer pour se procurer du poisson.

(1) Justin de PAS (déjà cité) : « La ville de Saint Omer et le port de Gravelines » - Mémoires de la Société des Antiquaires de la Morinie (Tome 35-1931 - page 194).

(2) idem, page 296.

(3) A partir de Boulogne (qu'il signale également comme le plus ancien port connu), l'auteur cite les stations suivantes qui donneront naissance aux localités du même nom : Wissant - Sangatte - Calais - Peternesse



La côte, loin d'être rectiligne, était entrecoupée de nombreux chenaux, grands et petits, dans lesquels la marée pénétrait, parfois loin à l'intérieur. Les eaux étaient alors très poissonneuses. La présence sur cette côte de baleines, présence signalée par des récits anciens, en fournit une preuve. Les baleines fréquentaient en effet des eaux très poissonneuses. Si la marée pénétrait dans les chenaux, les poissons y pénétraient aussi. Il suffisait donc, au point culminant de la marée haute, de barrer le chenal d'accès par des claies primitives qui retenaient le poisson prisonnier. L'eau s'écoulait avec le reflux et il n'y avait qu'à ramasser le poisson.

Cette forme de pêche sur la plage (la « strandvisserij ») s'est maintenue jusqu'à une époque rapprochée sur la partie actuellement belge de cette côte, la « Westkust ». Jusqu'au début du siècle, on tendait encore des filets sur des piquets plantés sur la plage de la Panne. La présence de « baches » (flaques d'eau qui subsistent à marée basse), qui se retrouvent du reste sur la plage de Petit Fort Philippe à Gravelines, facilitait cette opération. La pêche à l'aide de filets poussés ou tirés dans l'eau par des hommes (ou des femmes) s'est maintenue également longtemps sur cette partie de la côte. La pêche à l'aide d'un filet tiré dans l'eau par un mulet ou un cheval est encore pratiquée, à titre folklorique, par les « paardevissers » d'Oostduinkerke. En ces temps lointains, le pêcheur ne travaillait pas full-time. Il était également petit agriculteur. Encore une fois, cette dualité s'est maintenue longtemps sur notre « Westkust ». Tout ce qui précède est magnifiquement illustré et même reconstitué grandeur nature au « Nationaal Visserijmuseum » d'Oostduinkerke qui mérite vraiment une visite.

Au XII<sup>ème</sup> siècle, et très tôt, les nécessités alimentaires des communautés urbaines naissantes et des grande abbayes vont contribuer au développement de certaines stations de pêche et l'on va s'aventurer en mer avec des barques. En d'autres termes, on va passer de la pêche sur la plage à la pêche côtière (de la « strandvisserij » à la « kustvisserij »). L'auteur insiste aussi sur le grand nombre de jours « maigres » et particulièrement dans les abbayes.

Gravelines est la première station de pêche à être citée à propos d'un tonlieu sur le hareng. Roger DEGRYSE avait découvert un texte de 1127 relatif à un tonlieu sur le hareng à Gravelines. Nous avons vu que le Professeur Dr. A. VERHULST a pu remonter plus loin encore. Il nous a cité, en effet, l'octroi, accordé en 1107 par Robert II de Jérusalem, d'une rente annuelle de 10.000 harengs à l'Abbaye de

Notre Dame de Bourbourg, rente à prélever sur le tonlieu comtal de « Grevenigge ». Jusqu'à présent donc, Graveline peut être considérée comme le plus ancien centre connu pour la pêche au hareng d'une certaine importance. Il sera suivi par Calais. L'auteur attribue cette situation au fait que Gravelines et Calais étaient situées à proximité des bancs de Dyck, Sandettie et Ruytingen. C'est sur ces « hoofden » que la pêche flamande au hareng a débuté.

## La pêche au temps de Philippe d'Alsace...

L'abondance des renseignements connus sur la pêche, au temps du fondateur de notre ville, justifie amplement de lui consacrer une rubrique spéciale. Elle nous montrera que la pêche avait déjà pris, à cette époque, un grand développement et nous fera mieux connaître le rôle des abbayes. Le fait que Philippe d'Alsace fonde quatre de ses six ports flamands (Gravelines, Mardyk, Dunkerque et Nieuport) sur cette partie de la côte comprise entre l'estuaire de l'Aa et celui de l'Yser, illustre son importance au point de vue de la pêche. Tous ces havres sont en effet des ports de pêche. On peut y associer Calais qui reçoit le titre de ville à la même époque. Les deux autres ports fondés par Philippe d'Alsace (Biervliet et Damme) ne sont du reste pas étrangers à la pêche non plus quoique situés sur une autre partie de la côte de Flandre.

A cette époque, les abbayes vont faire parler d'elles tant à propos de la perception de la dime du hareng qu'à propos de la pêche qu'elles pratiquent elles-mêmes. Nous avons vu que la dime existait déjà au profit d'une autorité religieuse, tant à Gravelines qu'à Nieuport, un certain nombre d'années avant la fondation officielle de ces villes. Le Professeur A. VERHULST nous a signalé un conflit survenu en ce domaine, en 1180, entre les pêcheurs de Gravelines et l'Abbaye de Saint Bertin, conflit aplani par Philippe d'Alsace. A cette occasion, nous avons fait allusion à un conflit semblable survenu à Nieuport en 1183. Roger DEGRYSE, pour sa part, a recueilli, à ce sujet, différents textes. Il cite un écrit du Pape Alexandre III en 1179, reconnaissant à l'Abbaye de Saint Bertin le droit de prélever la dime sur les paroisses dont elle avait la charge spirituelle parmi lesquelles les lieux de pêche de Calais, Peternesse, St.-Folquin, Gravelines et Loon. Il cite, à ce sujet, un incident survenu à Calais, en 1179, lorsque deux moines de Saint Bertin, venus prélever la dime, furent obligés de se réfugier dans l'église. Il cite qu'en 1183, l'Abbaye de Notre Dame de Kapelle à Marck (près de Calais) reçut le privilège de la dime pour les paroisses de Oye et de Marck, l'Abbaye de Sint Winoksbergen le reçut pour les paroisses de Mardyk, Dunkerque, Stine, Tetegem, Zuydcote et Ghyvelde et l'Abbaye de Saint Nicolas de Furnes le reçut pour les paroisses d'Oostduinkerke et de Nieuport.

Les différents actes relatifs à la perception de la dime du hareng donnent quelques renseignements sur les bateaux, les équipages et les filets utilisés pour la pêche au hareng dans les eaux du Pas-de-Calais. Au début, la pêche ne semble avoir été pratiquée que durant les mois d'octobre et de novembre, lorsque le hareng s'approche de la côte. C'est ce hareng qui fut pêché en abondance durant la dernière guerre par nos pêcheurs contraints de rentrer dans les ports occupés et qui contribua grandement à améliorer le ravitaillement.

On utilisait alors pour la pêche des bateaux ouverts munis d'un certain nombre de bancs de nage et propulsés par des rameurs dont le nombre oscillait entre moins de 7 et plus de 13. Le hareng était pris à l'aide d'une série de filets assemblés suspendus à un câble muni de flotteurs. Ce système de filets dérivants (drijfnetten) suspendus droit dans l'eau formait le « vleet ». Les filets

(St. Pierre) - Boulogne - Marck - Oye - St. Folquin - Gravelines - Loon - Mardyk - Sinthe - Dunkerque - Zuydcote - Ghyvelde - Oostduinkerke et Nieuport.



semblent avoir été confectionnés, au début, en lin. Ce n'est que bien ultérieurement qu'apparurent des filets en chanvre. Chaque membre de l'équipage devait fournir un certain nombre de filets. Les hommes d'équipage devenaient ainsi les associés (vennoten) du patron (stuurman ou stierman) (4). Le partage des gains entre les associés et le patron se faisait en fin de saison. C'est alors aussi que la dîme était payée à l'autorité religieuse.

Le profane (dont j'étais) peut se demander, non sans raisons, comment il est possible de capturer du poisson à l'aide d'une muraille de filets suspendus droit dans l'eau. On est tenté de croire, à première vue, que le poisson va rebrousser chemin ou contourner cet obstacle. Theofiel DE GROOTE m'a expliqué que l'ensemble des filets assemblés était bien suspendu droit dans l'eau grâce à des plombs qui lestent la partie inférieure. La profondeur de l'immersion du filet peut être réglée par rapport au câble muni de flotteurs qui le soutient. Il faut tendre le filet en travers du trajet présumé du banc de harengs. S'il en est bien ainsi, les harengs viennent emprisonner leur tête dans une maille du filet et ne parviennent plus (sauf quelques uns) à se dégager. Le filet était mis à l'eau la nuit et ramené au petit jour. Le filet n'est donc pas tiré par le bateau. On le laisse dériver. De là vient son nom de « drijfnetten » et le mot anglais de « drifter » utilisé pour désigner le bateau. On peut même abandonner le filet si l'on a pris soin de le marquer par des bouées qui portent les marques du propriétaire. Le hareng se déplace en bancs d'une certaine épaisseur et obéit à des lois qui ne sont pas si bien connues qu'on ne le croit. Notamment, il ne nage pas toujours à la même profondeur. Le banc monte et descend. De là vient la difficulté de régler la profondeur d'immersion du filet. L'intuition due à l'expérience et la chance jouent un grand rôle dans le succès de la pêche. Le banc de hareng peut en effet passer, totalement ou partiellement, soit au-dessus soit en-dessous du filet. En ramenant le filet à bord, il faut arracher les harengs des mailles ou les faire tomber dans le bateau (Gaston DESNERCK utilise l'expression « jagen of plukken » c.-à-d. chasser ou cueillir). Encore une fois, l'expérience et les conditions de la mer jouent un grand rôle dans l'opération de ramener le filet à bord. On perd plus ou moins de poissons.

Une preuve de ce que les pêcheurs, à cette époque, ne s'aventuraient pas loin en mer est fournie, estime Roger DEGRYSE, par le fait que les abbayes se livraient elles-mêmes à la pêche avec leurs propres pêcheurs (recrutés parfois parmi les frères laïcs) et avec leur propres bateaux. En 1177, Philippe d'Alsace accorda à l'Abbaye de Notre Dame de Kapelle près de Marck une rente annuelle de 3 livres prélevée sur le tonlieu comtal de Gravelines pour assurer les frais d'entretien de son bateau de pêche. Ce bateau était lui-même un cadeau du comte. L'Abbaye de Sint Winoksbergen reçut, en

1183, l'exemption totale d'impôts comtaux sur son bateau de pêche dans tous les ports de la Flandre. L'Abbaye des Dunes à Coxyde et sa filiale de ter Doest à Lissewege possédaient même plusieurs bateaux. Ceux-ci étaient utilisés pour le transport vers l'Angleterre et aussi, fort probablement, pour la pêche. Grâce à l'intervention de Philippe d'Alsace, ces deux abbayes reçurent, en 1187, du Roi d'Angleterre Henri II d'importants privilèges pour leur petite flotte (notamment celui de pouvoir faire réparer leurs bateaux dans les ports anglais). Aux environs de 1190, les mêmes moines des Dunes et de ter Doest reçurent de Philippe d'Alsace 15 mesures de dunes et de schorres sises à Gravelines pour leur permettre de sécher et de réparer leurs filets. Ceci est considéré comme une preuve du développement, en longueur, des filets. Il faut disposer d'une certaine étendue à terre pour les sécher avant les réparations. Les auteurs insistent sur le fait que les besoins en poisson de ces deux abbayes étaient d'autant plus grands que les Cisterciens ne mangeaient jamais de viande.

En résumé, nous dit Roger DEGRYSE, la pêche, au temps de Philippe d'Alsace, était purement côtière et saisonnière. Le poisson était ramené frais. Ceci ne veut pas dire que l'on n'essayait pas, déjà, de conserver plus longtemps le hareng. On le salait (la tête étant coupée) ou on le fumait.

La charte donnée, en 1163, par Philippe d'Alsace à Nieupoort contient beaucoup de renseignements relatifs à la pêche. Elle nous apprend que l'on importait des filets de pêche d'Angleterre ; que les espèces de poissons (6) amenés au port étaient le hareng, le saumon, le maquereau, le cabillaud (qui abonda en Mer du Nord jusqu'au siècle dernier), l'églefin (le « schelvis » que nos pêcheurs appellent le « poisson de Saint Pierre » car il porte à la nuque les marques du pouce et de l'index de leur saint patron) (5) et... la baleine (mentionnée comme poisson) ; que les différents types de bateaux utilisés étaient la scute, la clinque, la buza, l'ever et le kogge. Le Professeur A. VERHULST nous a dit que la charte originale de Gravelines n'a pas été retrouvée. Il est à croire que, si elle a existé, elle renfermait des renseignements analogues à celle de Nieupoort de la même époque. Observons que de tous les poissons cités, seul le hareng se prêtait à une capture (en quantité relative) au filet. Les autres poissons devaient être pêchés avec des lignes. Quant à la baleine, c'était une autre histoire. Le « porc de mer » est aussi souvent cité dans de vieux textes. C'était le nom du marsouin. La pêche locale au hareng se terminait, à Nieupoort, à la Saint Martin (11 novembre).

Cette pêche au hareng, d'une certaine importance, pratiquée très près de la côte et avec des barques à rames peut, à juste titre, laisser sceptiques certains lecteurs. Le témoignage de Jozef VLIETINCK, cité plus haut, est de nature à les détromper. Le

(4) Les « drijfnetten » formés de filets assemblés étaient encore utilisés par les « schuiten » de Heist au siècle dernier. L'ensemble pouvait atteindre 250 m. de long. (« De Zeevisserij te Heist ». Edition du Heemkundig Museum SINCFAA voor Polder en Visserij de Knokke-Heist par J. LARBOUILLAT - 1974).

(5) Cette charmante légende vient tout droit d'un passage de l'Evangile. Afin de payer l'obole au temple, Jésus ordonna à Pierre de jeter le filet, lui prédisant qu'il prendrait un seul poisson et que celui-ci tiendrait en bouche une pièce d'or de 4 drachmes. Pierre prit donc délicatement le poisson entre le pouce et l'index et cette marque est restée sur les églefins.

(6) Les mêmes espèces se retrouvent au tarif douanier de Damme de 1252.



témoignage de cet ancien patron et armateur, témoignage recueilli par hasard, nous apprend que, sous l'occupation, deux anciens canots de sauvetage qui provenaient d'un navire coulé, furent utilisés pour la pêche au hareng au départ de Zeebrugge. Tout est donc possible si le hareng fait preuve de bonne volonté.

### De la pêche côtière à la pêche de haute mer...

Poussés par la nécessité de faire face à une demande de plus en plus grande qui émanait des communautés urbaines en plein développement, les pêcheurs flamands ne vont plus se contenter de la petite pêche côtière au poisson frais. Ils vont aller à la rencontre des bancs de harengs et le pêcher de plus en plus tôt, septembre, août, juillet, juin et même mai... Pour cela, ils devront s'éloigner vers le Nord, le long des côtes de l'Angleterre et même d'Ecosse. Un cycle complet de pêche va se créer et occuper toute la saison. Le hareng jeune sera pêché dans la partie la plus septentrionale de la Mer du Nord (7) durant les mois de mai, juin et juillet. Cette pêche sera suivie par celle du « hareng plein », pratiquée dans la partie méridionale de la Mer du Nord (8) en août et septembre. La pêche du hareng tardif, dans les eaux du Pas-de-Calais et sur la côte de Flandre, clôturera la saison.

Il est donc émouvant de constater que, dès le début de la pêche de haute mer, nos pêcheurs flamands vont se trouver dans la même situation que celle de nos contemporains. Ils vont entrer en contact avec l'Angleterre, pays qui est à la fois gros consommateur et gros acheteur de poisson. Ils vont, très vite, vendre leur première pêche dans ce pays. De là provient que des archives anglaises comme celles de Great Yarmouth ou de Scarborough constituent, encore maintenant, une source historique pour les chercheurs sur la pêcherie flamande. En outre, nos pêcheurs devront faire escale en Angleterre (9) pour acheter des provisions, faire réparer leurs bateaux, sécher et réparer les filets, saler ou fumer du poisson. Ils seront en contact et en conflit avec les pêcheurs anglais et avec les autorités anglaises. Ces contacts et conflits ont laissé des archives qui constituent d'autres précieuses sources historiques. Aujourd'hui encore, l'autorité anglaise tient en mains le gagne-pain de nos pêcheurs. Une extension des eaux territoriales avec interdiction d'y pêcher signifierait la ruine d'une bonne partie de notre flotte de pêche. Ce n'est pas pour rien, nous y reviendrons, qu'un roi d'Angleterre, voulant un jour remercier des Flamands de leur hospitalité, leur donna un privilège de pêcher dans les eaux anglaises.

Il est malaisé de préciser quand est née la pêche de haute mer. Roger DEGRYSE estime qu'elle était déjà née en 1247. Cette année est prise comme point de repère par les chercheurs parce qu'une lettre du magistrat de Nieuport de 1247 parle en

effet de la pêche dans le « Nortover ». Elle précise que le poisson pêché avant la fête de Saint Michel (29 septembre) n'est pas soumis à l'impôt (dîme). La même lettre parle encore du type de bateau utilisé pour la pêche lointaine. Ce n'est plus la « buza » mais un « magna navis » qui emporte lui-même, à son bord, un « slabbert ». Cette chaloupe à rames est mise à l'eau pour reconnaître la présence d'un banc de hareng valant la peine de mouiller le filet. L'éloignement des lieux de pêche avait donc inévitablement entraîné l'adoption de bateaux plus grands que les barques à rames. Un fait important est pris également en considération par les chercheurs. C'est aux environs de 1250 que le gouvernail d'étambot commence à faire son apparition. On le qualifie, au début, d'aviron (roer) suspendu à l'arrière pour le distinguer de l'aviron suspendu à tribord (qui en a conservé le nom de « stuurboord »).

Dès que la pêche de haute mer va faire son apparition, une distinction va s'opérer entre pêche côtière et pêche hauturière. Les pêcheurs de haute mer vont devenir des spécialistes. Les auteurs insistent bien sur le fait que les deux pêches vont coexister au départ du même port d'attache mais vont vivre d'une vie propre. La pêche côtière au poisson frais va subsister et c'est elle qui se maintiendra de la façon la plus stable. La pêche de haute mer, par contre, va subir des hauts et des bas au gré des circonstances politiques et économiques. Cette situation se retrouve pour tous les ports de Flandre. Gravelines demeura toujours un grand port de pêche au poisson frais à cause de la proximité de la grande ville de Saint Omer dont elle constitue l'avant-port.

### Au temps de Jeanne de Constantinople...

Cette importante évolution de la pêcherie flamande se produit donc au temps de cette comtesse, déjà citée à propos d'une charte relative à la contribution navale des pays des Quatre Métiers. Elle régna de 1205 à 1244 et une bonne partie du début de son règne fut troublée par le conflit violent qui opposa son époux Ferrand de Portugal au Roi de France Philippe II Auguste. Le Roi avait imposé cet époux à la Comtesse croyant ainsi faire de la Flandre une province bien soumise et ce fut le contraire qui se produisit. Ferrand de Portugal vit l'intérêt flamand avant tout et ce fut le conflit. Le chroniqueur du Roi, Guillaume le Breton, qui accompagna son souverain dans sa campagne en Flandre, nous a décrit cela dans sa « Philippide ». Roger DEGRYSE se fonde sur le texte de Guillaume le Breton pour affirmer que Gravelines demeura, durant tout le XIII<sup>ème</sup> siècle, le centre le plus important de la pêche au hareng dans les eaux du Pas-de-Calais. Ce correspondant de guerre de l'époque loue dans ses vers la grandeur et la puissance de Damme et de... Gravelines. Il ne souffle mot de Dunkerque, de Nieuport ni de Calais toute proche.

Que Guillaume le Breton ait parlé de Damme s'explique facilement. C'est en effet en 1213 que se déroule la bataille navale de Damme qu'il ne faut pas confondre avec celle de l'Ecluse de 1340. Ce bon siècle d'écart est du reste souvent cité pour permettre de se rendre compte du recul du Zwin, recul d'au moins cinq kilomètres. En 1213, la flotte flamande et la flotte anglaise du Roi Jean sans

(7) Au large de l'Ecosse et du comté anglais de York.

(8) Au large des comtés de Norfolk et de Suffolk.

(9) A partir de 1230, on trouve traces du passage sporadique de bateaux de pêche flamands dans les ports suivants des comtés de York, Norfolk, Suffolk et Kent : Berwick-on-Tweed, Tynemouth, Hartlepool, Whitby, Ravenscar, Scarborough, Filey, Blackeney, Yarmouth, Kirkley, Dunwich, Ipswich et Sandwich.



Terre, allié de Ferrand de Portugal, infligèrent de lourdes pertes à la flotte française entrée dans le Zwin pour essayer de capturer les nefes flamandes que Ferrand refusait de mettre à la disposition du Roi pour une expédition contre l'Angleterre. Philippe II Auguste avait, en effet, en avril 1213, rassemblé près de Boulogne plus de mille nefes marchandes en vue d'envahir l'Angleterre. Cette flotte était commandée par un pirate, Eustache le Moine, Bénédiction défroqué (10).

L'année suivante, en 1214, Ferrand de Portugal, moins heureux sur terre que sur mer, fut battu et fait prisonnier à Bouvines.

C'est à propos de cette bataille de Bouvines que le nom de Gravelines est cité. Cette ville est bien décrite comme opulente par Guillaume le Breton. Gravelines avait pris parti pour le comte Ferrand contre le Roi et aurait envoyé un contingent d'hommes d'armes pour combattre à Bouvines dans les rangs des milices flamandes. D'après le chroniqueur Guillaume Guiart, cité par H. PIERES (11), Gravelines aurait été prise, trois années auparavant (donc en 1211), par le fils de Philippe Auguste, le futur Louis VIII, et « anéantie ». Jules FINOT, archiviste départemental du Nord et inspecteur des Archives Communales et Hospitalières de ce département, après avoir cité ce qui précède dans son « Inventaire sommaire des archives communales de Gravelines antérieures à 1790 » (travail terminé en 1899 et publié en 1900), estime cependant que cette destruction de 1211 doit avoir été exagérée par le chroniqueur. Il dit en effet, comme Roger DEGRYSE, que le XIII<sup>ème</sup> siècle paraît avoir été une époque de grande prospérité pour Gravelines et son port et que si un incident assez grave s'est produit en 1211, les suites en ont été rapidement effacées. L'auteur cite plusieurs textes relatifs à la pêche (dîme au hareng au profit de Saint Bertin et au profit de deux autres églises désignées par la châtelaine de Gravelines, Béatrix de Guines) et à la marine marchande (trafic entre le continent et l'Angleterre). Enfin, il cite des extraits de l'ouvrage de l'auteur belge WAUTERS « Table des diplômes belges » (12). Le 18 décembre 1226, la ville et la commune de Gravelines (tota communitas) s'engagèrent avec la plupart des autres villes de Flandre, à rester fidèles au Roi de France si le comte « Fernand » et la comtesse Jeanne venaient à manquer à leurs promesses envers lui. En août 1229, Louis VIII, roi de France, permit au comte de Flandre de rétablir les portes de ses

villes et l'autorisa à entourer d'une enceinte sa maison forte de Gravelines. L'auteur en déduit qu'il y avait eu des destructions à Gravelines en 1211. Ferrand de Portugal ayant été fait prisonnier à Bouvines, le 27 juillet 1214, Jeanne de Constantinople dut signer, en octobre de la même année 1214, le traité de Paris imposant, notamment, le démantèlement de certaines fortifications et interdiction d'en élever de nouvelles. Ce furent à nouveau quelques années pénibles pour la Flandre. Jeanne dut gouverner seule, son époux demeurant prisonnier et le pays étant agité par les menées du « faux Baudouin » (13). Sur la fin du règne de Louis VIII et sous la régence de Blanche de Castille durant la minorité de son fils, le futur Saint Louis IX, les relations entre la Flandre et la Couronne s'améliorèrent. Ferrand de Portugal fut, pour finir, libéré le 6 janvier 1227. Mais, avant cette libération, le Roi de France avait encore pris des précautions, par le traité de Melun d'avril 1226. Il n'est donc pas étonnant de voir imposer, en décembre de la même année 1226 et peu avant la libération du comte, un serment de fidélité aux villes flamandes. Ferrand de Portugal, assagi par sa longue détention et miné par la maladie dont il devait mourir, se montra dès lors un vassal docile. Il rendit de grands services à la Régente Blanche de Castille et en fut récompensé.

#### Au temps de Marguerite de Constantinople...

Des incidents survenus vers la fin du règne de cette comtesse (1244-1278), nous révèlent que des pêcheurs de Gravelines fréquentaient l'important port de pêche de Yarmouth. Ils nous révèlent aussi que d'autres flottilles de pêche flamandes sont venues rejoindre celles qui ont pour port d'attache un des hâvres créés par Philippe d'Alsace.

Le port de Yarmouth, près de Norwich dans le comté de Norfolk, existait déjà au temps de Guillaume le Conquérant. Il fut élevé au rang de ville, en 1209, par le Roi Jean sans Terre et il était, durant la saison de pêche au hareng, le lieu de rassemblement des pêcheurs anglais et étrangers, principalement les Flamands, les Zélandais et les Hollandais. Chaque année, de septembre à novembre, il s'y tenait au grand marché qui attirait une foule de commerçants, anglais et étrangers. Ceux-ci, après avoir traité leurs affaires, embarquaient du hareng salé comme frêt de retour. La ville elle-même était née sur un banc de sable situé dans l'embouchure du fleuve Yare et la population locale était constituée d'un ramassis de chercheurs de fortune et d'aventuriers qui intervenaient comme intermédiaires entre les pêcheurs étrangers et les commerçants. Il en résultait de nombreux conflits. A la fin de son règne, en 1272, le roi Henri III conféra à la ville le titre de « Great Yarmouth ».

(10) Cette précision d'ordre maritime et d'autres qui vont suivre sont empruntées à l'ouvrage de Henry DEVOS, qui fut longtemps Directeur général de l'Administration de la Marine. Il fut l'un des fondateurs et le premier président de l'Académie de Marine de Belgique. Il consacra 40 années de sa vie à cet ouvrage qui parut en 1965, quelques années avant sa mort, sous le titre « Le Destin du Navire ». C'est une synthèse de tout ce qui s'est passé sur les mers depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours.

(11) H. PIERES est un historien de Saint Omer. Il fut bibliothécaire de cette ville durant la première moitié du siècle dernier. Il explora à fond les riches archives de la célèbre abbaye de Saint Bertin. Il put de la sorte rédiger quelques notices sur les villes de la région. L'une d'elles est consacrée à Gravelines et parut en 1833.

(12) « Tables chronologiques des chartes et diplômes imprimés concernant l'histoire de la Belgique » par Alphonse WAUTERS. Le tome IV, cité par J. FINOT, a été édité de 1866 à 1904.

(13) Le père de Jeanne et de Marguerite, comte de Flandre (Baudouin IX) et de Hainaut (Baudouin VI) régna de 1194 à 1205. Parti à la Croisade, il fut élu et sacré Empereur de Constantinople. Il disparut mystérieusement dans une expédition contre les Bulgares. Les aventures sentimentales avec la reine des Bulgares, rapportées durant des siècles comme cause de sa mort par la tradition, sont considérées actuellement comme pure légende. Le « faux Baudouin », qui fut exécuté en 1225, était un aventurier se faisant passer pour Baudouin IX rentré au pays.





Croquis sommaire (mais à échelle) donnant la situation app-oximative de Gravelines par rapport à Paris (P), Londres (L), Great-Yarmouth (G Y) et Scarborough (S). A vol d'oiseau : de Gravelines à Great-Yarmouth env. 200 km ; de Great-Yarmouth à Scarborough env. 230 km. En longeant les côtes, cela peut faire 500 km. et les pêcheurs de Gravelines allaient certainement au délé.

C'est précisément entre le roi Henri III et la comtesse de Flandre Marguerite de Constantinople qu'éclata, en 1270, un conflit pour des raisons purement personnelles. De conflit entre souverains, le conflit dégénéra en conflit entre pêcheurs. C'est ainsi qu'à Yarmouth et dans d'autres ports, des pêcheurs flamands furent attaqués et perdirent leur bateau et tout ce qui se trouvait à bord. Des plaintes relatives à de tels méfaits commis en 1273 et 1274 émanent de pêcheurs de Gravelines, Dunkerque, Damme et Hughevliet. Ce dernier port dont il sera beaucoup question était situé sur l'Escaut, non loin de Biervliet, au nord d'IJsendijke. Il disparut, en 1404, submergé par une des grandes inondations de cette époque. Marguerite de Constantinople et le nouveau roi d'Angleterre Edouard 1er s'efforcèrent en vain de conclure une paix en 1274. Les conflits entre pêcheurs flamands et anglais continuent de plus belle et, pour finir, l'accès de l'Angleterre est interdit aux Flamands en 1276. Ceci nous amène au comte de Flandre suivant.

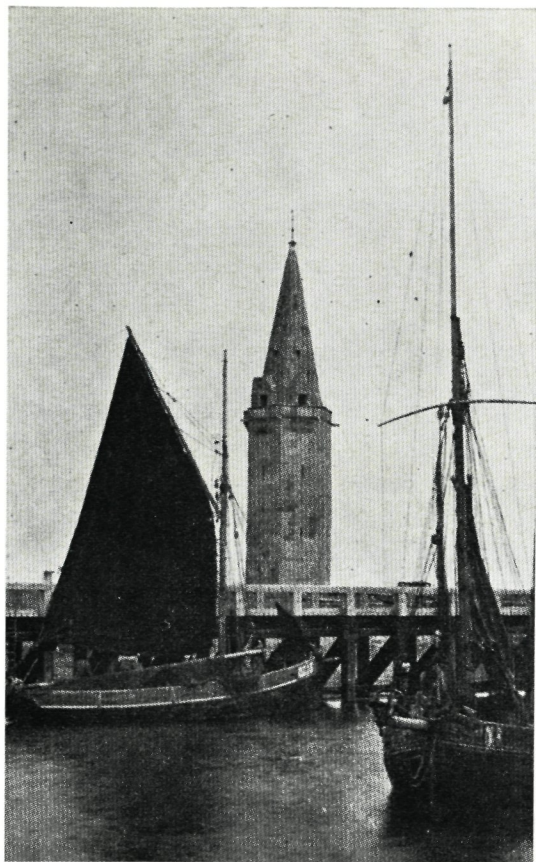
#### Au temps de Guy de Dampierre...

Le règne tourmenté de ce comte de Flandre (1278-1305) nous fournit de précieux renseignements

tant sur la pêche à Gravelines, à cette époque, que sur les répercussions, en cette ville, des graves événements de 1302.

L'édit de 1279, par lequel Guy de Dampierre interdisait à une même personne d'acheter, saler ou exporter en un même jour plus de 25.000 harengs (2,5 last ou env. 2.500 Kg.) au port de Gravelines, est souvent cité pour montrer l'importance formidable de ce port de pêche à l'époque. Roger DEGRYSE s'est penché tout particulièrement sur cette décision, ses causes et ses suites. Le tout mis ensemble nous apprend, en effet, énormément de choses. En succédant à sa mère, en 1278, Guy de Dampierre doit faire face à une situation particulièrement difficile en Flandre au point de vue du ravitaillement en poisson. Par suite des difficultés évoquées, le ravitaillement en poisson provenant des côtes anglaises est compromis. Les acheteurs se ruent donc sur les centres d'apport de poisson frais. Le fait que c'est à Gravelines que le comte doit intervenir démontre l'importance de ce port comme centre d'apport de poisson frais et comme centre de salaison du hareng. Or, à Gravelines, les bourgeois de Saint Omer, grosse ville toute proche, sont les plus gros acheteurs et ils bénéfi-





Extrait de « Nieuport ancien et moderne » de C. WYBO. Le phare ou « Vuerboet » de Guy de Dampierre fut élevé à Nieuport en 1284. En octobre 1914, au début de la Bataille de l'Yser, l'Armée belge dut le faire sauter (trop beau point de repère). La photo le montre tel qu'il existait en 1904. Entre 1904 et 1914, la flèche fut tronquée pour installer une lanterne moderne !!!

cient toujours des privilèges d'exemption de tonlieu que leur accorde Philippe d'Alsace en 1164. Mais, Guy de Dampierre entend faire appliquer sa mesure à tout le monde, y compris les bourgeois de Saint Omer. Sa thèse est que les Audomarois ne peuvent plus invoquer les privilèges leur accordés, jadis, par le Comte de Flandre puisqu'ils ne sont plus sujets de Flandre depuis 1212 mais bien d'Artois. Les Audomarois ne l'entendent pas de cette oreille. Pour eux, le privilège a été accordé à perpétuité et ils portent l'affaire devant le Parlement de Paris, la haute cour de Justice du Royaume. Cette haute juridiction leur donne gain de cause et Guy de Dampierre qui est loin d'être persona grata auprès du Roi Philippe III le Hardi, doit s'incliner. En 1282, il doit confirmer les privilèges de Saint Omer à Gravelines.

Et pourtant, Guy de Dampierre a choisi le parti du Roi de France contre le Roi d'Angleterre. C'est pour cela que lorsque Edouard 1er d'Angleterre, voulant mettre fin aux exactions de ses pêcheurs contre les pêcheurs étrangers, ordonne, en 1295, à son bailli de Great Yarmouth de veiller à ce que ceux-ci puissent participer en paix à la campagne harenguière, cette recommandation ne s'étend qu'aux

Frisons, Hollandais et Zélandais et non pas aux Flamands.

Précisément, nous disposons d'un renseignement précis relatif à Gravelines à cette époque. Il s'agit du compte du tonlieu comtal pour Gravelines de 1296. Cette pièce nous apprend que ce tonlieu sur le hareng était affermé et qu'il rapporta, cette année, la somme de 57 livres et 10 « schellingen ». Si l'on admet que le tonlieu comtal sur le hareng était le même à Gravelines qu'à Nieuport et dans les autres ports de Flandre, soit 1 denier par 1.000 harengs, on arrive à la constatation que 1.380.000 Kg. (env.) de hareng sont nécessaires pour couvrir cette somme. A cela s'ajoute la quantité non limitée de hareng que les Audomarois pouvaient acheter à Gravelines sans payer le moindre droit ! On pourrait douter de ce chiffre d'autant plus que nous ne possédons les comptes que pour une année. Mais, les comptes de Calais pour les années 1268 à 1347, soit pour une longue période, nous sont parvenus. Ces comptes très détaillés ont été étudiés minutieusement par Roger DEGRYSE. Le résultat, même résumé, de cette étude est trop long à reproduire ici. Il établit cependant que Calais était un centre d'apport de hareng et autres poissons très important et que le chiffre cité pour la seule année connue de Gravelines peut être considéré comme normal. Bornons-nous à un détail. Les chiffres et renseignements très précis pour Calais permettent une évaluation du nombre de bateaux qui participaient à la campagne au hareng au dé-



Cliché : Ville de Gravelines.

Si la ville-sœur de Nieuport a conservé longtemps un phare de Guy de Dampierre, Gravelines n'a pas conservé les lanternes qu'elle devait entretenir à l'estuaire de l'Aa. Le phare actuel de Petit-Fort-Philippe fut construit en 1837 et 1838 et coûta la somme de 38.480 fr. de l'époque, nous dit M. LAIDEZ.



part de ce port. Ces chiffres concernent la première partie du XIV<sup>ème</sup> siècle qui précède la prise de la ville par les Anglais en 1347. Le nombre moyen par année est de 30 à 90 unités locales et de 200 à 300 unités étrangères dont la plupart étaient des unités françaises de ports situés au-delà de Boulogne. Les unités flamandes étaient de Gravelines, Dunkerque, Nieuport, Lombardsijde, Ostende, Blankenberge, Sluis et Bruges. Des unités anversoises sont même signalées.

En 1297, Guy de Dampierre, qui subit humiliations sur humiliations de la part du Roi de France, qui est maintenant Philippe IV le Bel, décide de changer de camp et il se rallie au Roi d'Angleterre. Du coup, celui-ci (qui est toujours Edouard 1<sup>er</sup>) ordonne aux siens de laisser les Flamands en paix sur mer. Cela ne servira pas à grand chose tant est grande la piraterie qui règne sur la mer et la flotte de pêche flamande continue à payer un lourd tribut (14).

Edouard 1<sup>er</sup> d'Angleterre, allié de Guy de Dampierre, est venu en Flandre mais s'est retiré, et, en 1300, Philippe IV le Bel occupe le pays ce qui provoque la réaction populaire de 1302 à Bruges d'abord et à Courtrai ensuite. Mais, l'inoubliable succès des « Eperons d'or » est suivi de défaites. Une curieuse petite escadre flamande (formée, peut-être, de bateaux de pêche) se fait détruire devant Zierikzee (en Zélande) par une flotte combinée française et hollandaise tandis que les forces terrestres sont écrasées à Mons-en-Pévèle (près de Lille). Ces deux défaites sont subies en 1304.

La victoire des « Eperons d'or » devait être la cause d'un « raid de représailles » (pour employer une expression actuelle) contre Gravelines.

H. PIERS (15) nous fait à ce sujet le récit suivant :

« Oudart de Maubuisson, capitaine de Calais, jaloux de venger la défaite (16) des Français à Courtrai, part de Calais la veille de l'Assomption, à la tête de deux cent hommes d'armes à cheval et de cinq cent fantassins pour recommencer les hostilités. Toute la troupe se dirige vers Gravelines, Oudart passe la rivière d'Aa avec ses gens d'armes, tandis que les sergents de pied restent pour garder le passage. Oudart s'avance en bon ordre, bannières déployées, vers la ville ; les gens du port, qui les aperçoivent, quittent la place sans crainte et sans hésitation, et courent aux champs pour combattre ceux qui arrivent ; ce n'est pas merveille que cette prompte résolution, car ils sont deux mille hommes de pied et cent vingt gens d'armes environ qui les encouragent et les guident. Malgré ce nombre, les Français, l'écu au cou, la lance basse, se précipitent au milieu du gros des Flamands, à très merveilleuses criées ; les lances ayant été rompues, les épées sont tirées, et les

Français qui les ont ordinairement courtes et assez légères s'en servent avec dextérité, et maint ennemi tombe sous leurs terribles coups. Oudart et les siens se conduisent si vaillamment que les Flamands, défaits et mis en pleine déroute, fuyent de tous côtés. Les Français qui, en cette circonstance, veulent les châtier de leur inhumanité à Courtrai, usent de représailles, en tuent plus de quatre cent et entrent dans la ville ; ils mettent le feu aux lits de paille ; la flamme se répand, vole aux hautes ouvertures qu'elle consume et des tourbillons de fumée inondent le port. Les piétons qu'Oudart a laissés derrière lui s'en aperçoivent aussitôt, et tandis que les gens d'armes sont dans la ville, ils s'acheminent de ce côté, s'emparent de tout ce qu'ils rencontrent et reviennent à Calais avec leur capitaine ».

En nous transmettant ce texte, notre ami Maurice TORRIS ajoute que, comme l'on sait, le terrible Oudart fit également un raid sur Nieuport mais que l'on ne fait pas mention de Dunkerque. Sans doute, Oudart, avec sa petite troupe, n'osa-t-il pas s'y frotter, la ville devant posséder une importante garnison. Camille WYBO, dans son « Nieuport ancien et moderne », déjà cité, fait également mention du raid sur Nieuport qui constitue le second siège subi par cette ville. Il cite comme commandant du détachement un certain Robert d'Aath.

Retenons donc que Gravelines, Dunkerque et Nieuport étaient demeurées aux mains de fidèles de Guy de Dampierre et de la cause populaire flamande ; que Gravelines possédait une garnison de 120 hommes ; que 2.000 Gravelinois ont pris part à la défense de la ville (ce qui donne une idée du chiffre de la population) et, surtout, qu'il était facile à des cavaliers de franchir à gué le fleuve Aa devant la ville. Cette question reviendra sur le tapis.

### Au temps de Robert III de Béthune...

Robert de Béthune (1305-1322), fils aîné et héritier de Guy de Dampierre, succède à son père dans de bien mauvaises conditions. Il va payer durement les défaites de 1304. En 1305, au traité d'Athis-sur-Orge (actuellement département de Seine-et-Oise), il doit mettre en gage entre les mains du Roi de France les châtellenies de Lille, Douai et Béthune. Par le traité de Pontoise, en 1312, il doit les abandonner définitivement (pour l'instant). Nous avons pris connaissance, par ailleurs, des pertes en vies humaines et des dégâts subis par Gravelines en 1302. Tout ceci n'empêche pas les pêcheurs gravelinois de poursuivre leur activité, même dans le domaine de la pêche lointaine. Un hasard des recherches a permis de les retrouver à Scarborough. Il y a quelques années, Monsieur O. MUS, Bibliothécaire de la ville d'Ypres a procédé au « Public Record Office » à Londres (qui est le pendant anglais de nos Archives Générales du Royaume) à de minutieuses recherches sur les comptes des receveurs royaux du « petty custom » sur les importations faites au port de Scarborough. Ces receveurs étaient M.M. R. de Barton et G. de Bedeford. Les comptes examinés sont ceux des années 1305, 1306, 1307, 1308 et 1309. Les apports de hareng ont été retenus de même que les apports de sel. L'Angleterre devait, en effet, importer du sel et ce sel était parfois amené par des

(14) En 1407, Jean sans Peur, second Duc de Bourgogne, conclura encore un traité pour la protection de la pêche avec le Roi d'Angleterre (toujours Edouard 1<sup>er</sup>) mais sans résultat. Ce n'est qu'en 1471 que Charles le Téméraire créera les premiers « vredeschepen » fournis par ses provinces maritimes de Flandre, Zélande et Hollande. Les quatre unités flamandes étaient fournies respectivement par Dunkerque, Nieuport, Ostende et Sluis.

(15) Opus cité.

(16) Le Comte d'Artois, lui-même, fut tué dans les rangs de l'armée royale.



bateaux de pêche en guise de frêt pour le voyage aller vers les lieux de pêche. Disons tout de suite qu'aucun bateau de Gravelines n'est mentionné pour un apport de sel. Les bateaux mentionnés proviennent des ports et stations dont les noms suivent : du Monte à l'Aa (bateaux flamands) : Hügevliet, Waterduine, Koksijde (près de Sluis), Muide, Heist, « Wayn » (que l'on suppose être Wenduine, car les noms sont mentionnés en anglais), Blankenberge, Tarrendijke (près de Blankenberge), Ostende, Mariakerke (près d'Ostende), Lombardsijde, Nieuport, Nieuwe Yde (près de Nieuport), Zuidkote, Dunkerque, Mardijk, Loon en Gravelines ; au sud de l'Aa : Oye, « Wale » (près de Marck ?), Calais, Hildernessee (près de Calais), Sangatte, Dijkland (près de Sangatte), et Wissant. Plus au sud, suivent Audreselles, Ambleteuse, Boulogne, Hekelsberg (près de Boulogne), Waben, Etaples, Dieppe, Berck-sur-mer, Etretat, La Polette et Caen. Le chercheur s'est efforcé d'analyser ces données, il le fait avec minutie et, modestement, il qualifie son travail de « partiel ». Il en résulte que les deux gros clients de Scarborough, durant ces années, sont Nieuport (avec Nieuwe Yde) et Blankenberge. Les clients importants sont Ostende, Lombardsijde, Dunkerque et Calais. Gravelines se classe parmi les clients secondaires, les occasionnels, venus peu nombreux et avec de petites quantités. Leur passage n'est noté qu'en 1305, 1307 et 1308. C'est modeste, dira-t-on, mais ce simple coup de sonde permet, tout de même, de détecter que des Gravelinois n'hésitaient pas à braver cette insécurité totale de la mer pour se rendre (isolément, presque certainement) en un port si lointain pour eux. Saluons-les !

### Au temps de Louis de Nevers ou de Crécy...

Petit fils de Robert III de Béthune et beau fils du Roi de France Philippe V, Louis de Nevers monta sur le trône comtal à 18 ans. Dès le début de son règne, il se trouva confronté avec les difficultés soulevées par le paiement des lourdes amendes imposées à la Flandre par le Roi de France, auquel il était, du reste, tout dévoué. Ces levées d'impôts provoquèrent la révolte de toute la Flandre maritime sous la conduite de Nicolas Zannekin. L'insurrection dura de 1323 à 1328. Cette année-là, Philippe VI de Valois, qui venait de monter sur le trône de France, décida d'en finir et les « Kerels » furent écrasés à Cassel par l'armée royale, perdant beaucoup de monde. Une dure répression suivit l'échec de l'insurrection. C'est ainsi que Nieuport se vit imposer une amende de 4.000 livres. La question se pose donc de savoir si Gravelines fut mêlée à cette affaire. Pour Maurice TORRIS, la réponse n'est pas douteuse. Il est communément admis que Gravelines se joignit au mouvement. Tout le « Welstkwartier » avait en effet totalement adhéré à la révolte.

Cette même année 1328 et la montée sur le trône de France de Philippe VI de Valois marquent, en somme, le début de la fameuse « Guerre de Cent Ans ». Edouard III d'Angleterre revendique, en effet, le trône de France car Philippe IV le Bel était son grand père maternel. Il commence à rechercher des alliés sur le continent en agitant le spectre d'une interruption éventuelle des fournitures de laines anglaises sans lesquelles l'importante industrie drapière flamande est condamnée au chômage. Louis de Nevers refuse d'abord de prendre en moindre parti pour le Roi d'Angleterre. Celui-ci met

sa menace à exécution en 1336, les laines anglaises n'arrivent plus en Flandre et la misère s'installe dans l'industrie drapière.

C'est alors qu'apparaît sur la scène Jacques Van Artevelde qui rallie toute la Flandre et fait reconnaître la neutralité de celle-ci dans le conflit entre les deux rois. Les laines anglaises reviennent. Van Artevelde veut aller plus loin et faire de la Flandre l'alliée de l'Angleterre. Le comte se réfugie à Paris tandis qu'Edouard III et son épouse, Philippine de Hainaut (dont nous allons reparler) font leur Joyeuse Entrée à Gand (le 26 janvier 1340). Edouard III, Roi de France et d'Angleterre, promet à la Flandre (en cas de succès, bien entendu) de lui restituer l'Artois, le Tournaisis (17) et les Châtellenies de Lille, Douai et Béthune. La présence anglaise sur notre territoire et dans nos eaux amène la grande bataille navale de l'Ecluse, le 24 juin 1340. Philippe VI de Valois possède une flotte puissante, héritée de Philippe IV le Bel. Ce ne sont plus des nefes marchandes nolisées, comme au temps de Philippe II Auguste, mais des galères, c.à.d. des navires de guerre spécialement construits pour des opérations navales. Il existe une escadre basée à La Rochelle et une escadre de Méditerranée, fournie par la province maritime du Languedoc. Philippe VI de Valois a réuni les deux escadres pour faire face au Roi d'Angleterre. Les galères de Méditerranée ont donc franchi le détroit de Gibraltar sous les ordres du Sénéchal de Beaucaire. Cette vaste flotte fut surprise au mouillage dans le Zwin par la flotte anglaise tandis qu'elle était prise à revers par des cogges flamands qui avaient contourné l'île de Cadzant. Ce fut le désastre (18). La même année, Jacques Van Artevelde assiège vainement Tournai. En 1345, le tribun gantois est assassiné dans sa ville mais, en 1346, Edouard III débarque d'importantes troupes en Normandie. Des unités de milices flamandes coopèrent avec lui. L'armée royale française tente d'arrêter l'invasion mais se fait battre durement à Crécy (en Ponthieu), le 26 août 1346. Pour la première fois en Occident, les Anglais ont fait usage, sur terre, de l'artillerie. Ils avaient été les premiers, également, à faire usage de l'artillerie sur mer, deux ans auparavant, lors d'un engagement naval devant Arnemuiden (Zélande) en septembre 1338, engagement qui tourna cependant à leur désavantage (18). Louis de Nevers, comte de Flandre en exil, fut tué dans les rangs de l'armée royale à Crécy. C'est ce qui lui vaut d'être connu dans l'Histoire sous le double nom de « Nevers ou de Crécy ». Edouard III a maintenant les mains libres, il va en profiter pour atteindre un objectif important et ce succès va être lourd de conséquences pour Gravelines.

(17) Tournai s'était placée sous la suzeraineté directe de Philippe II Auguste en 1187. Ceci lui valut ses libertés communales et deux siècles avant celui de 1340. En 1212, la ville fut prise et dévastée par Ferrand de Portugal. En fin de journée du dimanche 11 juillet 1302, les débris de l'armée royale échappés de Groeninge s'y réfugièrent, poursuivis par les milices flamandes qui mirent le siège devant la ville. Tout se termina par un compromis.

(18) Henry De Vos, opus cité. N.d.l.a. On peut donc dire, à juste titre, à propos du Zwin, que l'on piétine maintenant un bras de mer sur lequel se dérouleront des batailles navales. Les centaines d'épaves des combats de Damme et de l'Ecluse doivent reposer sous le limon. Elles ont hanté les esprits de chercheurs. Peu avant guerre, Alexandre BERQUEMAN, l'un des promoteurs d'un musée national de marine, avait lancé le mot d'ordre : il faut fouiller le Zwin !





Photo : Jean DAMS

Le célèbre groupe des « Bourgeois de Calais » de A. RODIN. Il fut érigé en 1886 et avait nécessité deux années de travail. Il incarne, a-t-on dit, la résignation, la fermeté, le désespoir et l'humiliation. Très difficile à photographier à cause de l'arrière-plan constitué par l'Hotel de Ville (érigé en 1922-beffroi de 75 m.).

### Les Anglais à Calais et... pour deux siècles !!!

Calais est assiégée par terre et par mer. La résistance fut opiniâtre. Les galères françaises de Grimaldi (un nom bien méditerranéen) se lancent en vain contre la flotte de blocus anglaise (19). Le 26 août 1347, Eustache de Saint Pierre et cinq autres « Bourgeois de Calais » venaient en chemise et « la hart au col » présenter les clefs de la ville au Roi Edouard III. Ils se livraient à sa discrétion pour essayer de sauver leur ville du pillage et du massacre. C'est la Reine Philippine de Hainaut qui interdèda auprès de son royal époux et obtint leur grâce et celle de la ville.

Eustache étant de Saint Pierre c'est-à-dire du hameau de pêcheurs de Peternesse dont il était bourgmestre, Roger DEGRYSE se demande s'il ne s'agit pas d'un homme de la pêche. Il en est peut-être de même pour certains de ses compagnons. La prise de Calais, nous dit encore cet auteur, marqua un tournant décisif dans l'histoire de Gravelines. Désormais, et pendant trois siècles, ce port va devenir principalement un avant-poste frontière. Cette insécurité n'est pas favorable pour la pêche. On trouve cependant encore des traces ultérieures au point de vue pêche lointaine.

Jean DAMS, quant à lui, insiste sur le fait que Calais fut une ville anglaise durant deux siècles et qu'elle est demeurée une ville moins attractive pour les Gravelinois que ne l'est Dunkerque, alors que les deux villes sont situées à égale distance.

Il existe encore, à l'heure actuelle, chez les Gravelinois, le sobriquet de « bâtards d'Anglais » à l'égard des Calaisiens. (20) De la période anglaise, Calais a cependant conservé un souvenir plus agréable, son église Notre-Dame, seul édifice de style gothique Tudor en France. Le Roi d'Angleterre va s'efforcer de faire de Calais le principal port du continent pour le trafic transmanche. Chose curieuse, Calais est encore actuellement le principal port pour le trafic des passagers entre l'Angleterre et le continent. C'est pour assurer ce monopole de Calais, que le Roi d'Angleterre fera détruire Wissant et procédera, un peu plus tard, à d'autres destructions dont nous allons parler. Les Anglais aménagèrent le cours de la rivière d'Oye pour assurer le trafic de petites barques entre Calais et Saint Omer via l'Ecluse. Ce lieu ainsi dénommé était situé au confluent de la rivière d'Oye et de l'Aa et consistait en une écluse fortifiée. Ainsi déjà, et Justin De Pas (déjà cité), insiste sur ce point, nous constatons une desserte de Saint Omer au détriment du port de Gravelines.

(20) Réflexions de l'homme de la rue entendues à Gravelines à propos des Calaisiens : « Ce sont des à-moitié d'Anglais » - « Ils sont plus Anglais que Français » - « Ils sont toujours fort portés pour les Anglais ». Faut-il y voir une survivance de ces deux siècles d'occupation anglaise après quatre siècles de réoccupation française ? N'est-ce pas plutôt l'effet du contact journalier avec l'Angleterre dû à l'intense trafic trans-Manche ? Une situation semblable a existé à Ostende. Elle est actuellement en régression.

(19) Henry De Vos - opus cité.



Le traité de Bretigny, en 1360, qui met fin à la première partie de la Guerre de Cent Ans, va consacrer l'existence de cette tête de pont anglaise sur le continent. Les Anglais vont dresser des palissades, des « pales des Anglais » à la limite de leur zone. La petite tête de pont de la Flandre, sur la rive gauche de l'Aa, dont nous avons parlé, va devenir un véritable no-mans land entre l'Aa et ces « pales des Anglais ». Nous y reviendrons, non sans avoir répondu à une question qui vient à l'esprit. Ces « pales des Anglais » ne suivaient-elles pas l'actuelle limite entre les départements du Nord et du Pas-de-Calais à laquelle il a déjà été fait allusion ? Maurice TORRIS est affirmatif sur ce point. Les limites de la zone d'occupation anglaise, dit-il, n'épousaient pas exactement celles du Nord et du Pas-de-Calais actuels. Au delà de la petite tête de pont du Nord actuel au sud de l'Aa, la Flandre conservait même une petite zone qui fait partie actuellement du Pas-de-Calais.

Les Anglais n'ont pas détruit Calais mais, peu à peu, ils en expulseront une partie de la population et la remplaceront par des nationaux. Calais va perdre ainsi son caractère partiellement flamand qu'elle possédait. La ville ne sera reprise aux Anglais que le 8 janvier 1558.

#### Au temps de Louis II de Male...

Ce prince, qui régna de 1346 à 1384, monte sur le trône comtal dans de bien mauvaises conditions. Il vient de perdre son père à la bataille de Crécy, bataille dans laquelle il fut blessé lui-même, et la Flandre est en état de révolte. Et pourtant, par une succession de manœuvres habiles, il va parvenir à rétablir la situation de la Flandre, situation toujours délicate entre la France et l'Angleterre. Au bout d'une vingtaine d'années, il y est parvenu et il va poser un acte qui sera lourd de conséquences pour nous et pour l'Europe Occidentale, peut-on dire. En 1369, il donne sa fille unique, Marguerite, en mariage à Philippe, frère du Roi de France Charles V. Philippe a reçu de son frère le Duché de Bourgogne. Ce mariage va ouvrir la voie à une ère nouvelle pour nous, celle des Ducs de Bourgogne. Cette ère nouvelle est totalement imprévue et imprévisible à l'époque (nous y reviendrons). En réalité, ce que recherche le Roi de France, c'est encore une fois de refaire de la Flandre une province soumise, comme au temps du mariage de Jeanne de Constantinople et de Ferrand de Portugal. Mais, le rusé Louis de Male en profite pour obtenir, en compensation de ce mariage, la rétrocession des Châtellenies de Lille, Douai et Béthune (devenues entretemps, par suite d'une réorganisation interne, Lille, Douai et Orchies) qui forment la région connue sous le nom de Flandre Gallicante. En 1382, il hérite de sa mère, Marguerite de France (veuve de Louis de Nevers ou de Crécy et fille du Roi Philippe V) le Comté d'Artois. Dès ce moment, Louis de Male qui, sans le savoir, ouvre la voie aux Ducs de Bourgogne, se trouve déjà en possession de trois des futures XVII provinces.

Entre ces deux réacquisitions territoriales, se produit un événement extérieur dont les conséquences seront lourdes et qui va, notamment, être évoqué à propos de Gravelines. Le 8 avril 1378, un nouveau Pape est élu à Rome sous le nom d'Urbain VI et, le 20 septembre de la même année,

un autre Pape est élu en Avignon sous le nom de Clément VII. C'est le début du Grand Schisme d'Occident qui provoque la querelle des Urbanistes et des Clémentistes. Le Roi de France reconnaît le Pape d'Avignon, le Roi d'Angleterre (peut-être par esprit de contradiction) reconnaît le Pape de Rome. Le Comte de Flandre, bien que vassal du Roi de France, reconnaît le Pape de Rome.

On serait tenté de croire que cet événement grave marque le début d'une nouvelle ère de troubles en Flandre, troubles qui vont assombrir totalement la fin du règne de Louis de Male et, au cours desquels, seront détruites plusieurs cités côtières flamandes dont Gravelines.

Tout commença par une histoire de canal. Louis de Male bénéficiait de la sympathie des Brugeois mais non de celle des Gantois, gens du textile toujours frondeurs et toujours tournés vers l'Angleterre. Encore maintenant, les Brugeois sont très fiers de dire que la première pierre de leur Hôtel de ville sur le Burg a été posée en 1376 par Louis de Male. Cet édifice n'a subi, au cours des siècles, que des modifications de détail. En 1976, ce six centième anniversaire a été commémoré à Bruges par une exposition.

En 1379, Louis de Male (qui avait besoin d'argent, dit-on) avait autorisé les Brugeois à creuser un canal de Deynze (sur la Lys) à Bruges. Il s'agissait d'essayer de redonner vigueur au port de Bruges totalement déclinant par suite du recul du Zwin, recul signalé à propos des batailles navales de Damme (1213) et de l'Ecluse (1340). Bruges ne disposant pas d'un cours d'eau naturel d'une certaine importance, il était très intéressant d'y amener les eaux d'un fleuve ou d'une rivière dont le courant aurait pu créer un salutaire effet de chasse dans la voie d'accès au Zwin. Il s'agissait donc d'un détournement de la Lys. C'est pourquoi, le projet est demeuré connu sous le nom de « Lys méridionale » ou de « Lys occidentale » (21). Les travaux furent entamés au départ de Bruges et atteignirent Sint-oris-ten-Distel à trois lieues et demie de la Lys. C'est à ce moment que les Gantois, conduits par Jan Yoens, doyen de la Corporation des Bateliers de Gand, vinrent massacrer les travailleurs sur le chantier de Sint Joris. Les travaux furent abandonnés. Ils devaient être repris brièvement en 1613, durant la Trêve de 12 ans. Les Archiducs Albert et Isabelle entreprirent, en effet, la création d'un canal de Bruges à Gand pour pallier les effets de l'occupation par les Provinces Unies de l'actuelle Flandre Zélandaise. Le travail ne fut repris et achevé qu'en 1664, encore sous le règne du Roi d'Espagne Philippe IV, qui avait, entretemps, perdu Gravelines. Il en est demeuré que l'actuel canal de Gand à Bruges, après avoir quitté cette ville en direction S.E. jusqu'à Sint-Joris-ten-Distel, oblique vers l'E. en direction de Gand.

L'attaque du chantier du canal fut le signal d'une révolte générale contre le comte, révolte qui va durer cinq ans. Le comte parvint cependant à rétablir la situation à Bruges mais non à Gand où apparaît Philippe Van Artevelde, fils du tribun assassiné. Le 3 mai 1382, les insurgés profitèrent traitreusement de la Procession du Saint Sang. Cette procession, que nous avons signalée à propos de Thierry d'Alsace, existait donc déjà. Le

(21) J.B. VIFQUAIN : « des voies navigables en Belgique » 1842.



comte et ses partisans brugeois furent sévèrement battus devant Bruges, au Beverhoutsveld et le comte dut même s'enfuir sous un déguisement. Les insurgés étaient à nouveau les maîtres de la situation. Ce fut pour se faire écraser, le 27 novembre de la même année 1382, à Westrozebeke par les forces royales françaises. Philippe Van Artevelde y trouva la mort.

Le Roi d'Angleterre vint alors au secours des Gantois.

### La destruction de Gravelines, Mardick, Dunkerque et Nieuport en 1383...

Sous le prétexte de rétablir l'autorité du Pape de Rome vis à vis de celui d'Avignon, le Roi d'Angleterre Richard II débarqua un important contingent de troupes à Calais, en 1383. Ces troupes étaient placées sous les ordres du jeune évêque de Norwich, Henry Spencer. Au lieu de soutenir le Pape de Rome et, sous le prétexte de soutenir les Gantois, ces troupes s'emparèrent de Gravelines, Mardick, Dunkerque et Nieuport. Partout, ce furent le pillage et la destruction. Les récits de ces événements nous apprennent que les Anglais occupèrent également Bergues et Furnes. Les auteurs actuels s'accordent à dire que tant l'aide au Pape de Rome que le soutien des Gantois n'étaient que de bons prétextes. Le but réel poursuivi était de détruire tous les ports concurrents de Calais, comme on l'avait fait pour Wissant, de façon à donner à la tête de pont anglaise sur le continent le monopole du trafic trans-Manche. Avant de procéder aux destructions, un important butin fut évacué sur l'Angleterre. Les marchandises entreposées dans les ports furent, autant que possible, emportées. L'opération poursuivait donc un double but. La zone côtière entre les embouchures de l'Aa et de l'Yser se trouva donc complètement dévastée (22). Une riposte française s'organisa, ce qui eut pour effet de détruire ce que les Anglais n'avaient pas détruit. Bergues subit à cette occasion de lourds dégâts (23). L'insécurité se maintint très longtemps dans la région qui fut, durant de longues années, parcourue par des bandes anglaises isolées. Nous y reviendrons.

Voici ce que dit Maurice TORRIS au sujet de la destruction de Gravelines :

« 1383 fut une année de grande désolation pour » Gravelines. Le 12 juin, les Anglais, appelés par » les Gantois révoltés, s'emparèrent sans mal de la » ville, défendue par de simples palissades. L'église, » où s'étaient réfugiés les habitants, fut saccagée, » et la petite garnison impitoyablement massacrée. » Trois mois plus tard, quand les Anglais refluerent » vers le Calaisais, à la suite des négociations avec » le Roi de France, ils passèrent une journée à » Gravelines, mais en partant, méchamment, ils y » mirent le feu. La ville fut entièrement brûlée ».

Roger DEGRYSE nous dit, pour sa part, que la



Cliché : Archives Générales du Royaume-Sigillographie. Gaston DESNERCK s'est demandé, sans trop y croire, si ce sceau de la Ville de Nieuport ne représenterait une « buza ». Roger DEGRYSE n'y croit absolument pas. Mlle Andrée SCUFFLAIRE, chef du département sigillographie nous signale que A. VERBAERE, dans son étude sur les sceaux de Nieuport, étude publiée dans le « Messager des Sciences historiques » en 1879, estime que ce sceau daterait de la fin du XIV<sup>e</sup> siècle et qu'il fait remarquer que le bateau est muni d'un château arrière dont le bordage supérieur est crénelé. Il s'agirait donc d'un navire de guerre postérieur à la période de la « buza ». « Black-out » total quant à l'illustration !

destruction de 1383 marque la fin de la grande pêche gravelinoise vers le « Nortover ». On ne trouve plus de traces de passage de bateaux de Gravelines dans les ports anglais. Il conclut en disant que les Gravelinois devaient, du reste, reprendre ultérieurement leur place dans la grande pêche avec les « IJslandvaarders » et en nous rappelant qu'il ne faut surtout pas oublier de parler de l'importance de Gravelines comme port de commerce à cette époque. Précisément, nous allons le faire, mais après avoir mentionné un dernier événement.

Au milieu de toute cette désolation et de cette insécurité totale de la zone côtière comprise entre l'Aa et l'Yser, le Comte de Flandre, Louis II de Male, mourut à Saint Omer, le 30 janvier 1384. Il est demeuré connu sous le nom de Louis de Male parce qu'il était né au château du même nom près de Bruges. On pourrait le nommer Louis de Saint Omer puisque sa mort, en cette ville, montre bien qu'il avait récupéré l'Artois. C'est à son beau-fils, le Duc de Bourgogne Philippe le Hardi, qu'il va échoir de rétablir la situation.

### Le port de commerce de Gravelines de Philippe d'Alsace à 1383...

Cet autre aspect, non moins important que le premier, est décrit « à posteriori » dans un document daté du 9 novembre 1441. Il s'agit de la conclusion apportée par Jehan Aubert et May Carneux, contrôleurs au dit lieu de « Gravelinghes » à une enquête exécutée sur ordre de leur « très redouté seigneur, Monseigneur le Duc de Bourgogne et de Brabant », Philippe le Bon. Cette enquête, sur laquelle nous reviendrons en détail, était une information sur les moyens à mettre en œuvre pour relever le port de Gravelines et empêcher le passage des Anglais (toujours ce fameux gué !). Ils concluent en disant qu'ils ont interrogé plusieurs personnes âgées de Gravelines et des

(22) Camille WYBO, déjà cité, décrit ce siège de Nieuport qui est le troisième subi par cette ville. Lieselot et Fritz PITTEY mentionnent les événements relatifs à Dunkerque dans leur étude sur cette ville parue dans « Ons Erfdeel ».

(23) Le siège de Bergues par l'armée royale française est mentionné par Bert BIJNENS dans les renseignements qu'il donne sur cette ville.





Cliché : Ville de Gravelines

Le port de Gravelines ne peut plus accueillir de 50 à 60 navires comme au temps de Philippe d'Alsace. Par contre, une demi-douzaine de caboteurs actuels peuvent s'y tenir à l'aise comme le prouve cette photo d'un coin du bassin, prise en 1965.

environs qui leur ont affirmé qu'avant que la dicte ville ne fut prise des Anglais et « arse » (brûlée), ce qui remonte à environ LVI ans, le hâvre de cette ville était le meilleur de Flandre après celui de l'Ecluse (Sluis) et qu'y arrivaient tous les vins venant de La Rochelle, qui présentement arrivent à Nieuport, Dunkerque et Etaples. (24)

Maurice TORRIS confirme, pour sa part, que le port de Gravelines exportait vers l'Angleterre du vin et des draps. Il importait du même pays de la laine

et du miel (certains auteurs parlent également de la cervoise anglaise, la « goudale »). Le port importait également de la laine d'Espagne. Il pouvait contenir, dit-on, 50 à 60 bateaux. Ces chiffres sont mentionnés par J. FINOT, déjà cité, dans son inventaire des archives locales.

(à suivre)

#### Remarques :

M.M. Roger DEGRYSE, Gaston DESNERCK et Jules VAN BEYLEN, déjà cités, que l'on peut vraiment appeler des chercheurs acharnés, sont unanimes pour affirmer que nous ne possédons pas de reproductions des bateaux de pêche dont il a été question ci-dessus. Les premières reproductions fiables, dit J. VAN BEYLEN dans « Schepen van de Nederlanden » n'apparaissent qu'au XVI<sup>ème</sup> siècle et la construction navale avait, entretemps, rudement évolué. Gaston DESNERCK insiste sur le fait que nous connaissons, au départ, le « bateau de Bruges » et signale que le seul autre bateau de pêche de cette époque qui fut retrouvé est celui de Kalmar. Il date d'environ 1300 et ses dimensions sont très semblables à celui de Bruges. C'est une solide baleinière, non pontée, munie d'un gouvernail d'étambot et d'un treuil pour rentrer le filet. Cet auteur est persuadé que le treuil doit avoir fait son apparition très tôt chez nous également. La construction navale en forme de baleinière a perduré longtemps et ce n'est qu'ultérieurement que sont apparus des bateaux avec poupe en forme de tableau. Mais, Kalmar est une ville de Suède située sur le Kalmarsund, détroit de la Baltique qui sépare le continent de l'île d'Öland. Roger DEGRYSE se pose aussi la question de savoir comment on est passé de la « buza » à la « buis » dont nous parlerons ultérieurement. Cet auteur nous fait encore remarquer que l'orthographe « Grevelingen » est un « hollandisme » tout comme « Duinkerken ». Selon lui, la véritable orthographe est GREVELINGE.

(24) Mémoires de la Société des Antiquaires de la Morinie - tome XXXV - 1931 - « La Ville de Saint Omer et le Port de Gravelines » par Justin de PAS.





# Postzegelnieuws

## De geschiedenis der scheepvaart op postzegels (VI)

door Eerste Meester Chef A.A. Jacobs

### NIEUWE STATEN MET ZEEGELDINGSDRANG

In 1624 werd Richelieu, de Franse staatsman en kardinaal, minister van Lodewijk XIV. Hij vergrootte de macht van Frankrijk naar buiten toe, hij wilde zijn natie een marine bezorgen, het land en haar plaats in de wereld waardig. Richelieu ondernam ook pogingen om de zeehandel te ontwikkelen; naast de Compagnie voor Amerikaanse eilanden werd later ook de Compagnie voor Senegal en Madagascar opgericht (Frankrijk Yv 1655).

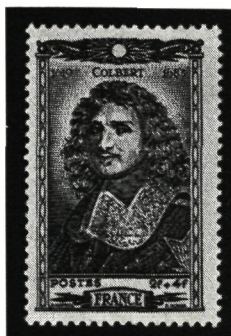


Yv. 1655



Yv. 1656

Colbert zette de inspanningen van Richelieu voort; in 1668 organiseerde hij de « Inscriptio Maritime » (militaire organisatie) voor de vloot. Colbert, die in 1669 tot « secrétaire d'état à la Marine » benoemd werd, wordt beschouwd als de grondlegger van de marine van Lodewijk de XIV. Tussen 1661 en 1683 beleefde deze immers een ongekende aangroei (van 18 tot 276 schepen) (Frankrijk Yv 616). Deze expansie werd ongetwijfeld gestimuleerd door



Yv. 612



Yv. 600

Colberts geslaagde economische maatregelen. In dit alles moest hij geen steun verwachten van de Zonnekoning, maar hij kon daarentegen wel als gevolmachtigde te werk gaan. Ook maarschalk Vauban maakte zich verdienstelijk door de uitbreiding van de havens van Brest, Duinkerken, Toulon en Marseille (Frankrijk Yv 1029 en 1037). Naast Frankrijk begonnen in deze periode ook Zweden (Zweden Yv 307, 309, 310) en Rusland maritieme ambities te koesteren. In Rusland gebeurde dit onder de impuls van Tsaar Peter de Grote. Deze tsaar nam de Deense zeevaarder Vitus Bering in dienst, die in 1788 langs de noordkust van Siberië en de naar hem genoemde Beringstraat vaarde. Hij ontdekte de kust van Alaska en overleed op het eiland Awatsja, naar hem Beringeiland genoemd. Zijn waarnemingen stelden een einde aan de onzekerheid omtrent de reële kuststructuur van Noord-Azië en Noordwest-Amerika. (Denemarken Yv 278). De Fransen zagen zich nu geplaagd tegenover de Britse, Nederlandse en Spaanse vloeten. Het opperbevel aan Franse zijde berustte bij Tourville, wiens doel het was de hegemonie in het kanaal te verwerven. Zijn grootste triomf was dan ook de overwinning bij Besueur (France Yv 600).

Jean Bart, de populaire Vlaamse zeeman en kaper, trad na het uitbreken van de oorlog met Frankrijk in Franse dienst. De befaamste en wellicht ook de beruchtste van de Duinkerke kapers verrichtte tal-



loze heldendaden, waarvoor hij door de Zonnekoning in de adelstand verheven werd. Tot zijn grote daden behoren het doorbreken van de blokkade van Duinkerken in 1691 en de verdediging van die stad tegen de Nederlandse en Engelse zee-macht. Hij wist een graanvloot uit de Oostzee, ondanks de overmacht van een Nederlands eskader, in een hevig gevecht bij Texel, behouden naar Frankrijk te brengen (Frankrijk Yv 1167).



Yv. 1165

Ondertussen had Groot-Brittannië zich als zee-mogendheid opgewerkt en was sterker en grootser dan ooit tevoren uit de oorlog te voorschijn gekomen. (Guyana Yv 71) (Bahamas Yv 86) (Pitcairn Islands Yv. 49).



Yv. 241



Yv. 237

De merkwaardige resultaten van de Britse marine zijn voor een groot deel toe te schrijven aan het talent van Horatius Nelson. Deze admiraal versloeg de Spaanse vloot in 1797 bij Kaap Vincent. Op 1/8/1798 versloeg hij in de baai van Aboukir de Franse vloot, die onder het bevel stond van vice-admiraal François-Paul Bruyes d'Aigalliers, die een expeditieleger naar Egypte had overgebracht. De Fransen lieten zich in een ongunstige positie geankerd, overvallen. De zeeslag bij Aboukir miste

zijn effect niet, zodat Napoleons Egyptische expeditie tot een mislukking gedoemd was. Admiraal



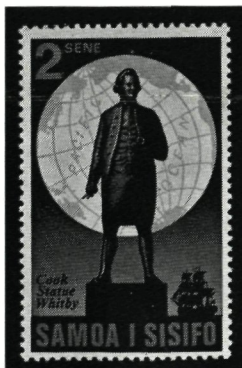
Yv. 1263

Nelson onderscheidde zich ook bij de aanval op Kopenhagen (2/4/1801). Op 21/10/1805 bracht hij bij Trafalgar een geallieerde Spaans-Franse vloot de beslissende nederlaag toe. Toen het gevecht nakend was, seinde hij zijn vloot het beroemd geworden bericht: «England expects that every man will do his duty». In het strijdgewoel werd hij door een scherpschutter geveld. Hij overleed enige uren later. Zijn geliefdheid bij het Engelse volk manifesteerde zich in de eervolle begraving in de St. Paul's Cathedral. (Barbados Yv 197) (Spanje Yv 1263) (Engeland Yv 256) (Antigua Yv 241).

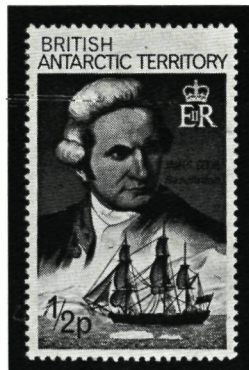
De overwinning bij Trafalgar was van doorslaggevende betekenis, zodat de Britse hegemonie op zee voor geruime tijd verzekerd was.

## VERRE REIZEN

De naam James Cook is onverbrekkelijk verbonden aan de vele belangrijke ontdekkingen in de Grote of Stille Oceaan. Nadat zijn zeemansloopbaan in 1746 begonnen was, was hij reeds na 6 jaar eerste stuurman. Toen de oorlog tussen Frankrijk en Engeland in 1755 uitbrak, voegde hij zich bij de Engelse marine. Spoedig viel het op hoe talentvol die James Cook was. Als navigatieofficier op de HMS «Mercury» verrichtte hij in Canada baanbrekend werk op cartografisch gebied. Zo bracht hij de Saint-Lawrence in kaart van de monding tot aan Quebec. Hij deed belangrijk opzoekingswerk en werd spoedig benoemd tot commandant van de «Endeavour». Hij werd belast met een expeditie, die de observatie van een belangrijk sterrekundig



Yv. 269



Yv. 267





Yv. 412

verschijnsel op Tahiti tot doel had (nl. de doorgang van Venus voor de zonneschijf op 3 juni 1769). De bemanning telde 94 leden, officieren en wetenschappelijk personeel inclusief.

De « Endeavour » komt o.a. voor op postzegels van Australië, Nieuw-Zeeland, Cook-Eilanden, Norfolk Eiland, Fiji, Samoa en Groot-Brittannië (Nieuw Zeeland Yv 128,244). Na de succesvolle observatie van de zonsverduistering zeilde men door naar Nieuw Zeeland, waar de twee eilanden in kaart werden gebracht. Hiermee bewees Cook dat Nieuw Zeeland uit twee, slechts door een smalle doorvaart gescheiden, eilanden bestond.



Yv. 273

Van hieruit vatte hij koers naar Australië, volgde er de oostkust en bereikte zo Nieuw-Guinea. Via Kaap de Goede Hoop en Sint-Helena bereikte het schip na een afwezigheid van 3 jaar terug het vaderland met een schat aan gegevens van allerlei aard. (Cook Eilanden Yv 31,32).

Daarna werden er nog twee soortgelijke reizen ondernomen. Toen was het tijdstip aangebroken, waarop de « Endeavour » opgelegd werd. Cooks laatste reis beoogde vooral de noordwestelijke doorvaart te doorzoeken.

Nu koos hij zee met de « Resolution » en de « Discovery ». Via Kaap de Goede Hoop en het zuidelijke gedeelte van de Indische Oceaan bereikte hij Tasmanië. Vandaar stevende hij op de Sandwich-Eilanden af. Deze werden voor Cook de ongewenste eindhaven. Hij werd er immers vermoord door de inboorlingen van de Kealakekua Baai. Aan James Cook dankte Engeland zijn koloniaal bezit in Australië en Oceanië. (Nieuw Yv 81)



Yv. 541

De Franse ontdekkingsreiziger Louis de Bougainville maakte van 1766 tot 1769 met « La Boudeuse » en « L'étoile » de eerste Franse wereldreis. Hiermee legde hij de grondslag voor de latere Franse bezittingen in de Zuidzee. Hij ontdekte vele eilanden in de Grote Oceaan (Nieuw Caledonië Yv 156). Dumont D'urville, eveneens een Frans ontdekkingsreiziger, ontdekte op Milo het bekende beeld van Venus. In 1825 werd hij commandant van de « Astrolabe » en ondernam een expeditie naar Nieuw-Guinea (Nieuw Caledonië Yv 282) (Frans Oceanië Yv 136). In 1837 vertrok hij voor een Antarctische exploratie met de schepen « L'Astrolabe » en « La Zélée ». De tocht ging langs de Z-Orkney-Eilanden, de Shetland-Eilanden en dan bemerkte hij een onontdekt gebied, dat hij Louis-Philippe-Land noemde. Later ontdekte hij Adélie-Land. Via de Torres-Straat en Kaap de Goede Hoop keerde hij naar zijn vaderland terug, waar hij op 7 november 1840 aankwam (Nieuw Caledonië Yv 190) (France Yv 541).

Later meer...



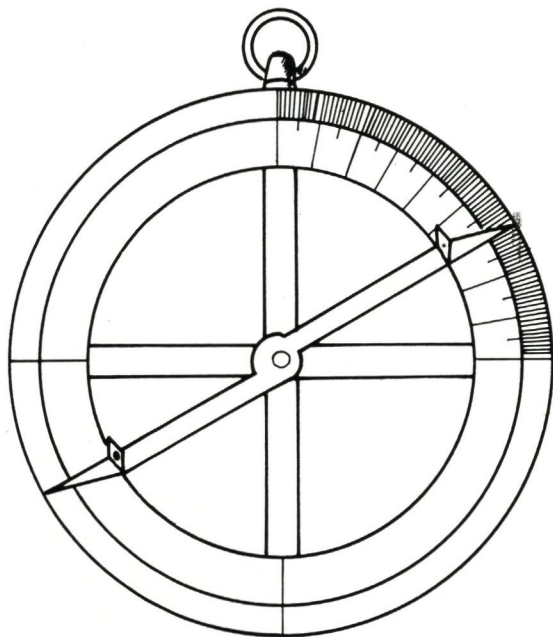
## Een sterretje schieten

OPPERMEESTER J.B. DREESSEN

Ondanks de elektronica en de computertoepassingen in de navigatie trekken aan boord van vele schepen ter GROTE VAART nog dagelijks officieren gewapend met hun sextant de brug op om hun ZONNETJE of een paar STERREN te SCHIETEN. Rond het middaguur is dat een ZONNETJE. Hiermee wordt dan de breedte bepaald waarna een in de voormiddag berekende hoogtelijn verzeild wordt om een MIDDAGBESTEK te krijgen. 's Morgens en 's avonds in de schemering is er meer keus en dan zijn het sterren of planeten die het slachtoffer worden van deze dagelijkse schietpartijen.

Dit middagbestek geeft de officiële positie van het schip die dagelijks naar de rederij of de basis wordt doorgeseind. De positie verkregen door een morgen- of avondwaarneming geldt als een controle voor de vaart.

Een vereenvoudigde voorstelling van het ASTROLABIUM (nautische versie)



Aan dit sterretje of zonnetje schieten gaat een zeer lange geschiedenis vooraf die we even in herinnering brengen.

### Het Astrolabium

Het instrument dat in de eerste dagen van de vaart ter hoge zee gebruikt werd voor de hoogtebepaling van een hemellichaam was het astrolabium, reeds gekend door de astronomen aan de wal sedert  $\pm 130$  vóór J.C.

Voor het bestaan van het kompas, deed zich bij de toenmalige kaap-tot-kaapvaart de nood aan een dergelijk instrument niet voelen. Deze nood ontstond eerst toen de zeeman zich buiten het zicht van de kust ging wagen. Zo is het bijna zeker dat het Arabische zeelui waren die het astrolabium voor het eerst als een nautisch instrument gingen gebruiken op hun vaart van en naar Indië en Afrika. Waarschijnlijk gingen de Portugezen bij hen in de leer. Een feit is dat deze laatsten het in de 15de eeuw gebruikten bij de exploratie van de West-Afrikaanse kust. En het was waarschijnlijk in Portugese dienst dat Colombus dit instrument leerde gebruiken, want in 1492 bepaalde hij er zijn breedte mee.

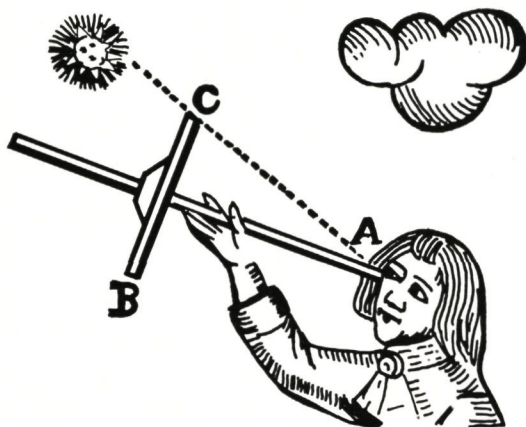
De aanpassing, omstreeks 1480, van het ASTROLABIUM als nautisch instrument wordt toegeschreven aan Martin BEHAIM, een Nurenberger die voor de Portugezen gevaren had.

Ontdaan van zijn astronomische complexiteit was het ASTROLABIUM niet meer dan een platte ko-

peren ring voorzien van een schaalverdeling in graden, waarop in het midden een arm draaide die aan weerszijden voorzien was van een vizier. Aan de bovenkant was het instrument uitgerust met een draaibare ring waardoor men de duim stak om het op de gewenste hoogte te houden bij het doen van een waarneming. De viziers waren voorzien van een dubbel stel gaten; kleinere voor de waarneming van een te felle zon, grotere voor de waarneming van een benevelde zon of een ster. Om een waarneming te doen hield men het instrument met de duim in de hoogte, verdraaide de arm van het instrument tot men het hemellichaam door de twee gaten observeerde en las op de schaalverdeling de gemeten hoogte af.



De nautische versie van het astrolabium moet in zijn tijd erg in trek zijn geweest want de meeste maritieme auteurs vanaf Columbus zijn tijd tot een stuk in de 17e eeuw beschrijven het als een zeer noodzakelijk instrument bij de navigatie ter zee en bevelen het gebruik ervan aan. Het op zee gebruikte instrument was in elk geval een stuk lichter en handiger dan zijn astronomisch broertje waarvan we in de meeste musea ter wereld exemplaren kunnen bewonderen.



De JACOBSSSTAF ook wel GRAADSTOK of GRAADBOOG genoemd.

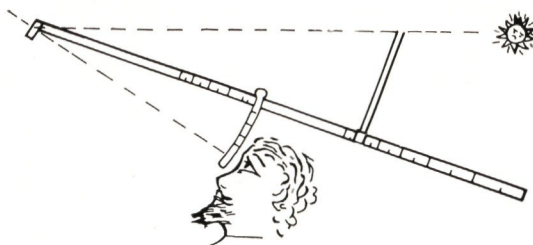
### De Jacobsstaf

Samen met het astrolabium voerden de middeleeuwse schippers op hun oceanreizen veelal een Jacobsstaf mee. Dit instrument liet een vluigere waarneming toe van de Poolster of van een gesluisde zon, bovendien was het geschikter voor het meten van grotere hoogten. Het astrolabium daarentegen liet door de relatief kleine openingen de waarneming toe van een te felle zon maar was, praktisch, slechts te gebruiken voor kleine hoogten. Bovendien leende de Jacobsstaf zich door zijn eenvoudige samenstelling beter voor het gebruik op zee. Hij bestond uit een vierkante houten regel van 75 à 90 cm lang die 1,25 tot 2,5 cm in doormeter was. Op de platte kanten waren de hoogteschalen aangebracht die gebruikt werden met de overeenstemmende dwarslatten. Er waren 3 dwarslatten voorzien. De kortste was voor hoeken van 30°, de middelste voor hoeken van 30° tot 60° en de langste voor hoeken tussen 60° en 90°. Om de hoogte van een hemellichaam te weten werd de gepaste dwarslat over de regel geschoven. Het uiteinde van de regel werd op het oogbeen geplaatst waarna de dwarslat verschoven werd totdat de bovenkant overeenstemde met het hemellichaam en de onderkant met de horizon. De gemeten hoogte werd dan op de gepaste zijde van de regel afgelezen. Dat de fouten in de waarneming opliepen tot 1° en meer zal wel duidelijk zijn.

De naam van het instrument werd afgeleid uit de gelijkheid met de kruisvormige Pelgrimsstaf van de St.-Jacobspilgrims die zich naar het graf van hun Heilige in Santiago de Compostella begaven.

### De Davis kwadrant

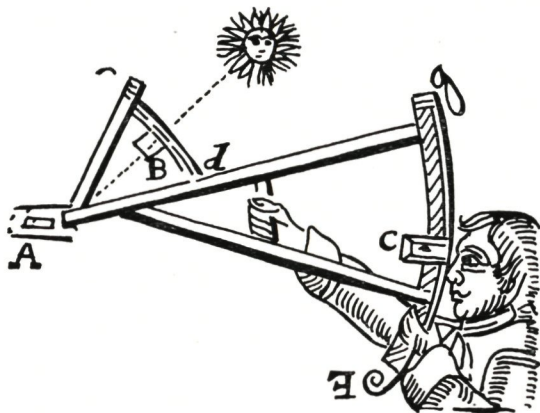
Op het einde van de 16e eeuw kwam John Davis



De eerste versie van de DAVISKWADRANT de zg. « BACK-STAFF ».

er toe een meetinstrument te construeren gebaseerd op de voordelen van het astrolabium en de jacobsstaf. De waarnemer gebruikte het met de rug naar de zon toe waarbij hij gebruik maakte van twee dwarslatten die aan weerszijden op een lange in graden verdeelde regel werden geschoven. De Engelsen noemden dit instrument een « BACK-STAFF ».

Gedurende de 17e eeuw werd dit instrument verbeterd tot wat men achteraf de DAVIS-KWADRANT noemde. Het geheel bestond uit een houten raam gevormd door twee hoogsegmenten van 60 en 30° die samen een hoek van 90° vormden, vandaar de naam KWADRANT. De bovenste boog bevatte 60, de onderste 30°. Door zijn grotere maat konden de graden van de onderste boog eveneens verdeeld worden in minuten. Er waren 3 vizieren; een KIM-VIZIER op het gemeenschappelijk punt van de twee bogen; een beweegbaar SCHADUWVIZIER op de boog van 60° en een beweegbaar PEILVIZIER op die van 30°.



De DAVISKWADRANT in zijn definitieve uitvoering.

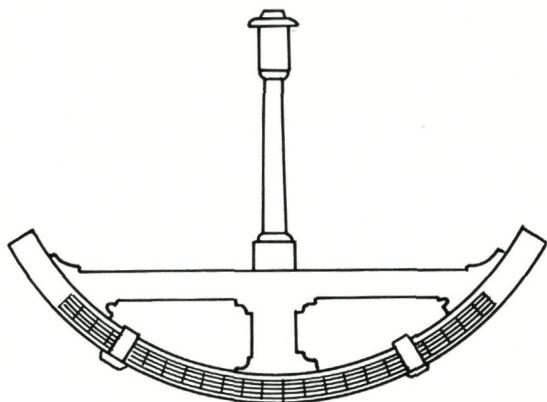
Zoals reeds gezegd geschiedde de waarneming met de rug naar de zon. Om een hoogte te schieten plaatste de waarnemer het schaduwvizier op een geschat aantal graden, waarna het peilvizier werd verschoven tot de zonneschaduw afgeworpen door het schaduwvizier en de kimlijn samenvielen in de gleuf van het kimvizier.

Alhoewel beter dan zijn voorgangers had ook dit instrument zijn nadelen. Om hierin te voorkomen werd aan de overzijde van de oceaan door een zekere Thomas Godfrey een verbeterde versie van de DAVIS-kwadrant ingevoerd, die vanwege zijn

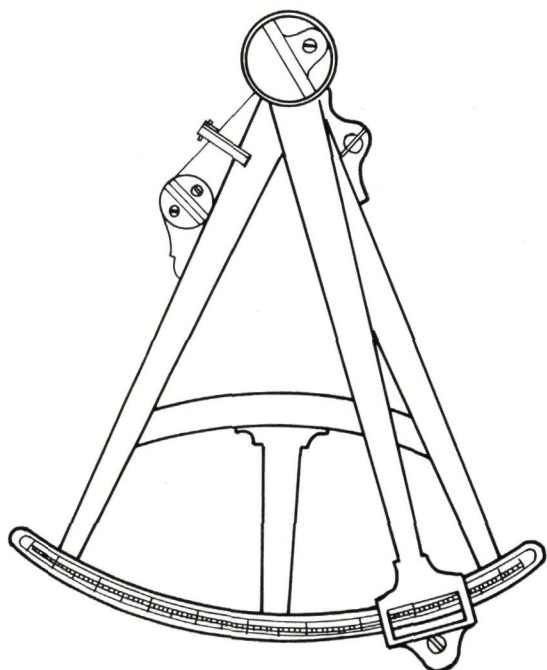


gelijkenis met een kruisboog « a NAUTICAL CROSS-BOW » werd genoemd. Hij werd voornamelijk door Amerikaanse zeevaarders gebruikt. Deze instrumenten bleven in gebruik tot HADLEY in 1731 zijn kwadrant introduceerde.

**De Hadley's kwadrant** was het eerste instrument dat gebaseerd was op het principe van de huidige sextanten namelijk dit van de dubbele reflectie. Een welgekende wet uit de optica zegt dat als een lichtstraal tweemaal weerkaatst wordt, de hoek tussen de invalshoek en de uitvalshoek het dubbel is van die tussen de weerkaatsende spiegels. Door het feit dat bij dit instrument de boog maar een goede  $45^\circ$  meer hoefde te zijn was 'de naam kwadrant niet meer juist en was HADLEY's instrument in feite een OCTANT, maar men kon er hoeken mee meten van  $90^\circ$ .



De « NAUTICAL CROSSBOW » een Amerikaanse versie van de Daviskwadrant.



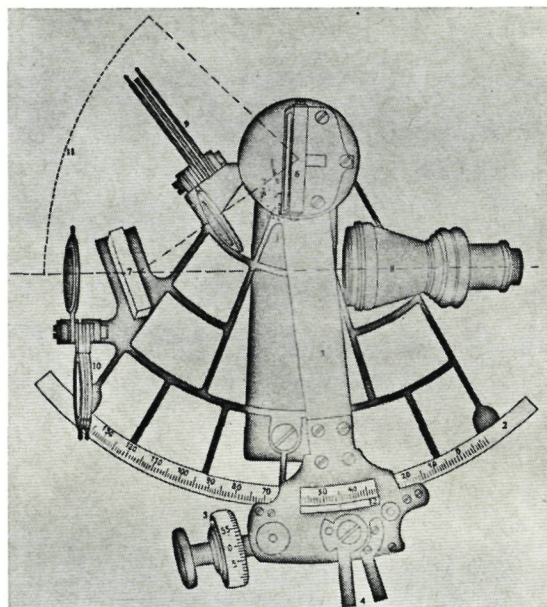
De HADLEY's KWADRANT ofte OCTANT die het tot in onze eeuw bleef doen.

De meeste exemplaren van HADLEY's kwadrant waren in hout. Er werden ook enkele koperen exemplaren gemaakt die echter te zwaar uitvielen.

## De Sextant

Door de introductie van de chronometer en de hiervoor gemakkelijker geworden berekening van de lengte ging men vragen naar instrumenten van een nog grotere nauwkeurigheid.

Allerlei mensen en instellingen zochten om een nog juister en beter instrument te construeren. Dit leidde op het einde van de 18e eeuw tot wat we op dit ogenblik nog altijd als de sextant kennen. De sextant bestaat uit een METALEN CIRKELSEKTOR waarvan de boog  $60^\circ$  à  $70^\circ$  bevat. Op de boog van de sektor is de RANDVERDELING aangebracht.



De moderne sextant met trommelnonius.

1. Metaal cirkelboog.
2. Boog met randverdeling.
3. Wijzer of alidade.
4. Klemschroef.
5. Trommelnonium en haarschroef.
6. Grote spiegel.
7. Kleine spiegel.
8. Kijker
- 9 en 10. Gekleurde glazen.
11. Gemeten hoogte.

In het middelpunt van de sektor staat een as waarop de WIJZER of ALIDADE (het is eigenlijk ALHIDADE, het woord is van Arabische oorsprong) beweegt. Op de ALIDADE is de SPIEGEL geplaatst. Deze staat daar loodrecht op en blijft dus bij de beweging van de alidade steeds loodrecht op het vlak van het instrument.

De KLEINE SPIEGEL of KIMSPIEGEL staat eveneens loodrecht op het vlak van het instrument en heeft een vaste stand. Van deze spiegel is alleen de helft aan de zijde van het geraamte verfoelied. Tussen grote spiegel en kimspegel zijn GEKLEURDE GLAZEN geplaatst die om een scharnier beweegbaar zijn en dienen om de lichtsterkte van de



stralen die door de grote spiegel naar de kimspiegel worden teruggekaatst, te regelen. Een stel gekleurde glazen achter de Kimspiegel geeft gelegenheid het licht dat van een rechtstreeks gezien voorwerp komt, naar behoeven te temperen.

Op het instrument is een KIJKERDRAGER aangebracht waarin de KIJKER wordt geschroefd. Ten einde de stand van de alidade ten opzichte van de randverdeling met grote nauwkeurigheid te kunnen aflezen is de alidade voorzien van een NONIUS. Op de moderne sextanten is dit een TROMMELNONIUS. Hierover iets meer. Een nonius is een hulpschaalverdeling, een latje dat in een gelijk aantal delen, kleiner dan de maateenheid is verdeeld en langs een meetinstrument verschoven kan worden om zodoende een aanwijzing van dat instrument tot in de onderdelen van de maateenheid nauwkeurig te kunnen aflezen. Het werd genoemd naar de Portugees Pedro NUNEZ of NONIUS die omstreeks 1500 geboren werd en in 1577-78 te Coimbra stierf. Hij was wiskundige, astronoom en hoogleraar aan de universiteit van Coimbra. Als kosmograaf van koning JOA III was hij nauw betrokken bij de maritieme activiteiten van zijn land. Hij schreef verschillende verhandelingen over zeevaartkundige onderwerpen. In een van zijn vele werken gaf hij een methode voor de aflezing in onderdelen van de aangebrachte verdeling van een graadboog. Zijn methode werd later onder de loep genomen door de Fransman VERNIER (of Peter WERNER) die een verbeterde nonius voorstelde in een in 1631 te Brussel verschenen werk. Het is de methode van Vernier die tot op heden nog steeds gebruikt wordt. Waarbij we dan tot die eigenaardigheid komen dat de Fransen de hulpschaalverdeling op een sextant een VERNIER noemen terwijl wij

er een NONIUS tegen zeggen. Misschien wil men in ons taalgebied de herinnering levendig houden aan de man die er de basisidee van ontwikkelde. De KIJKER van een sextant is gewoonlijk een AARDSE KIJKER, die rechtopstaande beelden geeft. De vergroting bedraagt dan meestal 3 à 4 maal. Door het groter gezichtsveld en door de minder sterke vergroting is hij voor hoogtemeting van hemellichamen handiger dan de ASTRONOMISCHE KIJKER. Deze laatste geeft omgekeerde beelden en een sterkere vergroting wat bij de metingen een grotere nauwkeurigheid geeft maar lastiger is om, bij zelfs kleine bewegingen van het schip, de beelden in het veld te houden.

En daarmee zijn we in een vlugge wandeling doorheen de maritieme geschiedenis van de hoekmeetinstrumenten onze moderne tijd binnengestapt, waar dan ook moderne problemen zijn komen opdagen. Voor een officier die 40 meter hoog op de brug van een supertanker staat stelt zich bij het schieten van zijn sterretje of zijn zonnetje wel een probleem. Het is namelijk zo dat de geschoten hoogten verbeterd moeten worden voor de kimduiking die functie is van de hoogte waarop de waarnemer zich bevindt. Nu zijn de verbeteringstafels voor geschoten hoogten nog niet aangepast aan de supertankers. De navigator heeft dan de keus, tussen een paar dekken lager te gaan staan of een eigen tafel te maken door te extrapoleren. Dit soort problemen gevoegd bij de dwingende opgang van de moderne navigatiemiddelen zullen er dan ook binnen onafzienbare tijd wel de oorzaak van zijn dat de sextant een plaats krijgt in de maritieme musea naast al die voorgangers en dat het SCHIETEN VAN EEN ZONNETJE OF EEN STERRETJE tot de wereld van de folklore gaat behoren.





# panorama maritime

door HENRI ROGIE

## maritiem panorama

Huidige bijdrage tot ons maritiem panorama handelt over de **Kanaaltrafiek van onze kusthavens**

Oostende en Zeebrugge, onze twee kusthavens met handelstrafiek, liggen op het kruispunt van belangrijke internationale verkeersaders. Tal van reisroutes leiden inderdaad naar beide havens, zodat ze vrij snel te bereiken zijn zowel over het land als over zee.

Dank zij deze gunstige geografische ligging te midden een dicht netwerk van efficiënte verbindingen, hebben zich belangrijke maritieme trafieken kunnen ontwikkelen tussen Oostende en Zeebrugge enerzijds en verschillende Britse havens gelegen aan de overzijde van het Kanaal.

Zo kent de staatshaven van de Ensorstad sinds 163 jaar een bloeiende kanaaltrafiek met de alomgekende passagiersdiensten op Dover en Folkestone. Een eerste lijn Oostende-Dover startte immers in 1815 en was toen verzekerd door Engelse mailboten. In 1864 nam de Belgische Staat de exploitatie over en werd de eerste Belgische pakketboot in de vaart gebracht. De trafiek kende vooral na W.O. I een flinke vooruitgang en zo kon in 1937 een eerste rekordbalans van 756.401 vervoerde passagiers en 12.563 voertuigen gepubliceerd worden.

De toestand ontstaan in 1846 duurde tot de wet van 1 juli 1971 in voege trad en waarbij een Regie voor Maritiem Transport werd opgericht. Deze RMT ging het jaar daarop in pool samenwerken met de British Rail onder de merknaam « Sealink ». Naast het transport van reizigers en begeleide wagens werd toen ook een Ro/Ro-vrachtdienst op de lijnen naar Dover en Folkestone ingevoerd. Voor het verzekeren van dit nieuw gekombineerd vervoer deed men een beroep op de Engelse multi-purpose schepen « Hengist » en « Horsa », terwijl onze car-ferry « Roi Baudouin » hiervoor de nodige aanpassingswerken onderging.

Vanaf 1972 werd de uitbouw van de RMT-vloot dan ook volledig afgestemd op het gekombineerd transport van passagiers en Ro/Ro-vracht. Het concept van de mailboot is derhalve lang voorbijgestreefd, eerst door de pakketboot, dan door de car-ferry en nu door het multi-purpose schip van het type drive-in/drive-trough. Nu reeds zijn vijf dergelijke eenheden bij de RMT operationeel. Hun capaciteit bedraagt nagenoeg 300 personenwagens of 37 vrachtwagens samen met 46 personenwagens, terwijl 1.200 tot 1.400 passagiers kunnen ingescheept worden.



De RMT werkt samen met British Rail onder de merknaam « Sealink ».



De modernisering van de vloot en haar aanpassing aan de eisen van de hedendaagse kanaaltrafiek gingen gepaard met de vernieuwing en de uitbreiding van de walinfrastructuur. Sinds 1970 werd de Oostendse staatshaven immers drie passagiers-tunnels en twee Ro/Ro-terminals rijker. De resultaten van dit dynamisch beleid kunnen wij best aan de hand van volgende statistieken illustreren. In 1970, jaar vóór de oprichting van de RMT, werd een totaal van 2.116.946 passagiers overgezet op de lijnen naar Dover/Folkestone. In 1977 bedroeg dit cijfer 2.783.914, wat een jaarlijks groeiritme van gemiddeld 4,5 % betekent. Wat het Ro/Ro-vervoer van auto's, vrachtwagens en trailers betreft, noteren wij voor 1977 een bilan van 697.856 eenheden, hetzij een gemiddeld expansieritme van circa 14 % jaarlijks. In deze harde tijden van aanhoudende laagkonjunktuur zijn deze resultaten beslist als vrij merkwaardig te beschouwen.

Aan de basis van dit sukses liggen vooral de dynamische handelspolitiek van de RMT-verantwoordelijken, het invoeren van promotionele tarieven voor reizigers en voertuigen, en niet in het minst het uiterst efficiënte investeringsbeleid dat een doorgedreven modernisering van de vloot bewerkte op een relatief korte tijd. Voor Oostende is de gunstige evolutie van zijn kanaaltrafiek uitermate belangrijk en wel op drieërlei vlak: als stimulans voor de diverse havenactiviteiten, als expansiefactor van de toeristische industrie aldaar en als bron van tewerkstelling in een streek die tegenwoordig het hoogste werkloosheidspercentage van het land kent.

### Meer diversiteit te Zeebrugge

Wat nu de kanaaltrafiek van Zeebrugge betreft, zeggen wij onmiddellijk dat ze veel uitgebreider en meer gediversifieerd zijn dan die van Oostende. Wij zagen zoëven dat de haven van de Ensorstad slechts twee gekombineerde vracht- en passagiersdiensten verwerkt, welke door éénzelfde rederij uitgebaat worden. Zeebrugge daarentegen kent zowel trein- en carferryverbindingen als container- en passagiersdiensten verzekerd door een viertal rederijen op regelmatige lijnen naar Harwich, Dover, Felixstowe, London en Hull.

De oudste Zeebrugse kanaaldienst startte ruim een halve eeuw geleden en onder de vorm van een trein-ferryverbinding op Harwich. De terminal gelegen in de voorhaven van onze Noordzeepoort behoort aan de Société Belgo-Anglaise des Ferry Boats en wordt dagelijks aangelopen door drie trein-ferries van 3.000 ton met een capaciteit van 40 wagons. Op het bovendeck kunnen ook fabriekswagens vervoerd worden. Van deze mogelijkheid maken vooral Mercedes en British Leyland gretig gebruik. Het belang van de kanaaldienst illustreren wij best met volgend cijfermateriaal. In 1977 zorgden de trein-ferries van de SBA voor 746 over-

vaarten in beide richtingen. Hierbij werd in totaal 404.217 ton goederen vervoerd, wat 24 % meer was dan het vorige jaar.,

Sinds maart 1968 baat diezelfde SBA ook de Short-sea Containerterminal uit gelegen bezuiden het westelijk schiereiland. In pool met de British Rail en onze NMBS wordt hier een dagelijkse full-containerdienst op Harwich verzekerd d.m.v. kleine containerschepen van het « Seafreightliner »-type, die tot 200 ISO-laadkisten kunnen inschepen. Deze tweede kanaallink op Harwich, welke aan beide oevers nauw aansluit op het spoorwegnet, wordt door de Ford Cy druk gebruikt voor het transiteren van haar containers tussen de montagefabriek en van Genk, Keulen en Saarlouis aan de ene zijde, en Hatewood en Dagenham aan de overzijde van het Kanaal. Wijzen wij nog even op het belang van deze lijn: tijdens het voorbije jaar werden ruim 116.000 TEU in beide richtingen overgezet.

Verder telt Zeebrugge drie gekombineerde passagiers- en Ro/Ro-vrachtdiensten verzorgd door multipurpose schepen zoals op de Oostendse lijnen. Citeren wij vooreerst de veerdiensten op Dover en Felixstowe sedert 1966 uitgebaat door de rederij Townsend-Thoresen. Haar polyvalente ferries van de « Free Enterprise » en « Viking »-klasse meren te Zeebrugge aan de twee Ro/Ro-laadbruggen gelegen naast de terminal van de SBA. De derde vracht- en passagierslijn is van vrij recente datum en wordt geëxploiteerd door de rederij North Sea Ferries van de P & O-groep vanuit een terminal gelegen in de achterhaven. Het betreft een regelmatige dienst op de Noordzeehaven Hull, die rechtstreeks aansluit op het Britse autowegennet. Twee multi-purpose ferries, de « Norwind » en de « Norwave », staan in voor een snelle transit tussen het noorden van Engeland en het West-Europese vasteland.

Volledigheidshalve vermelden wij tenslotte de vleugelboodienst Zeebrugge-Londen, vorig jaar gestart op 1 juni op initiatief van laatstgenoemde rederij en verzekerd aan een gemiddelde snelheid van 40 knopen door de Boeing-jetfoil « Flying Princess ». Voornoemde lijnen op Dover, Felixstowe, Hull en Londen vervoerden in 1977 juistgeteld 1.605.927 passagiers en 671.828 voertuigen in beide richtingen, wat respectievelijk 19 % en 16 % meer was dan tijdens het vorige dienstjaar. Typerend voor de kanaaldiensten van Zeebrugge is beslist het aanhoudend hoog groeiritme van de passagiers- en voertuigentrafiek. Sinds de oprichting van deze lijnen is hun jaarlijkse expansiecoëfficiënt zelden onder de 15 % gedaald. Waarempel een verheugende vaststelling die getuigt van de vitaliteit en de efficiëntie van de Zeebrugse veerdiensten en tevens de funktie van onze Noordzeepoort als ideale transitohaven tussen Groot-Brittannië en het West-Europese continent andermaal bevestigt.





# INFO MARINE

**S.A.R. La Princesse Maria-Esmeralda baptise le « WANDELAAR »  
H.K.H. Princes Maria-Esmeralda doopt Zeemachtfregat  
« WANDELAAR »**



Neptunus was reeds in drukproef toen bovenstaande ceremonie plaats vond, we moesten ons dan ook beperken tot bijgaande foto's.







## bezoek vreemde schepen



## visites navires étrangers

De Engelse mijnenjagers/vegers UPTON - KELLINGTON - KEDLESTON en REPTON brachten een routinebezoek aan Antwerpen van 8 tot 11 augustus 1978.

De schepen stonden onder het bevel van Commander K. COCHRANE RD. RNR., aan boord van HMS REPTON.

### Karakteristieken

WATERVERPLAATSING : 425 ton  
AFMETINGEN : 46,3 x 8,8 x 2,5 m  
BEMANNING : 29 per schip.

x x x

Het Franse hulpvaartuig « HIBISCUS » en de sleper « LUTTEUR » brachten een routinebezoek te Oostende van 22 september tot 25 september 1978.

De vaartuigen stonden respectievelijk onder het bevel van Premier Maître FICHET en van Major BESCOND.

### Karakteristieken

HIBISCUS :  
WATERVERPLAATSING : 170 ton  
AFMETINGEN : 32,4 x 6,5 x 1,7  
BEMANNING : 5 onderofficieren ; 12 matrozen

LUTTEUR :  
WATERVERPLAATSING : 230 ton  
AFMETINGEN : 28,1 x 7,9 x 4  
BEMANNING : 7 onderofficieren ; 10 matrozen.

x x x

Het Nederlands zeilschip Hr. Ms URANIA bracht een routinebezoek aan Gent van 13 tot 16 oktober 1978.

Het schip stond onder bevel van Luitenant-ter-Zee 1ste Klasse HEPPENED B.

### Karakteristieken

WATERVERPLAATSING : 38 ton  
AFMETINGEN : 22 x 5 x 3,1 m  
BEMANNING : 15

Het Amerikaanse geleide tuigenfregat USS JULIUS A FURNER bracht een routinebezoek aan Antwerpen van 2 tot 5 oktober 1978.

Het schip stond onder het bevel van Commander B.W. STRONG, USN (1 okt. 73).

### Karakteristieken

WATERVERPLAATSING : 3.426 ton  
LENGTE : 126,3 meter  
BREEDTE : 13,5 meter  
DIEPGANG : 7,3 meter  
BEMANNING : 19 officieren & 240 schepelingen.

x x x

Het Amerikaanse Amfibitransportschip USS FRANCIS MARION bracht een niet-officieel bezoek aan Antwerpen van 7 tot 11 oktober 1978.

Het schip stond onder het bevel van CAPTAIN R.L. MARTIN, USN (1 AUG. 78) terwijl de Commander Service Group 2, Rear Admiral T.J. HUGHES, USN (1 aug. 74) ingescheept was.

### Karakteristieken

WATERVERPLAATSING : 16.838 ton  
LENGTE : 171,8 m  
BREEDTE : 23,2 m  
DIEPGANG : 8,2 m  
BEMANNING : 15 officieren & 262 schepelingen  
INGESCHEEPT : 72 officieren & 1089 militairen.

x x x

Het Amerikaanse Fregat USS PAUL bracht een routinebezoek aan Gent van 12 tot 16 oktober 1978. Het schip stond onder het bevel van Commander D.P. MICALCHUCK, USN (1 JAN. 77).

### Karakteristieken

WATERVERPLAATSING : 3.963 ton  
LENGTE : 133,5 m  
BREEDTE : 14,3 m  
DIEPGANG : 7,6 m  
BEMANNING : 20 officieren & 255 schepelingen.



De Engelse Kustmijnenveger WALKERTON bracht een routinebezoek aan Brugge van 13 oktober tot 16 oktober 1978.

Het schip stond onder het bevel van Luitenant-ter-Zee A.A.S. ADAIR.

#### Karakteristieken

WATERVERPLAATSING : 425 ton  
AFMETINGEN : 46,3 x 8,8 x 2,5 m  
BEMANNING : 29.

X X X

De Franse mijnenjager « DOMPAIRE » bracht een routinebezoek aan Brussel van 24 tot 27 oktober 1978.

Het schip stond onder het bevel van Fregatkapitein RENARD.

#### Karakteristieken

WATERVERPLAATSING : 780 ton  
AFMETINGEN : 52,1 x 10,7 x 3,2 m  
BEMANNING : 5 officieren  
20 onderofficieren  
30 kwartiermeesters en matrozen.

De Franse Fregat « AMYOT D'INVILLE » bracht een routinebezoek aan Gent van 17 tot 21 november 1978. Het schip stond onder het bevel van Korvetkapitein MONTANIE.

#### Karakteristieken

WATERVERPLAATSING : 1170 ton  
AFMETINGEN : 80 x 10,3 x 3 m  
BEMANNING : 8 officieren  
17 onderofficieren  
50 kwartiermeesters en matrozen.

X X X

Het Duitse logistiek steunschip « SAAR » bracht een routinebezoek te Oostende van 4 tot 6 november 1978.

Het schip stond onder het bevel van Korvetkapitein TSCHIRSCH.

#### Karakteristieken

WATERVERPLAATSING : 2.540 ton  
AFMETINGEN : 99 x 12 x 5 m  
BEMANNING : 14 officieren  
53 onderofficieren  
71 matrozen.

## Stroombank





## STROOMBANK 1978 :

De jaarlijkse watersportcompetitie ZM, met als inzet de wisselbeker Vice-Admiraal J.P.L. Van Dyck werd gehouden te Nieuwpoort van 25 tot en met 29 sept. '78.

In principe gebeuren de zeilwedstrijden op zee. Gezien echter de slechte weersomstandigheden kon slechts 1 reeks zeilen walvissloepen 1 reeks zeilen 420 doorgaan op zee en dit reeds met windkracht 5 à 6 wat dan ook de limiet is. De walvissloepen legden een parkoer af van 8 zeemijlen, de andere wedstrijden werden gehouden in de vaargeul en haven van Nieuwpoort.

Van de organisators gaan dankbetuigingen uit naar de waterschout van het loodswezen van Nieuwpoort die een vlot verloop van de competitie heeft mogelijk gemaakt.

De wisselbeker werd dan op 29 sept. '78 uitgereikt aan COMIENAV (beste puntentotaal) door Vice-Admiraal J.P.L. Van Dyck.

De einduitslag ziet er als volgt uit :

	Zwemmen	Roeien	Walvissl. zeilen	Zeilen 420	Zeilen Caravelle	Totaal	Rangschikk.
NAVCOMOST	0,0	13,7	20,0	28,7	63,8	126,2	3
COMFLOT 22	13,0	15,7	8,0	60,4	12,0	109,1	2
NADIV	13,7	3,0	11,4	75,8	67,4	171,3	5
COMIENAV	13,7	3,0	14,7	20,7	22,0	74,1	1
COMLOGNAV	13,0	23,4	3,0	52,5	51,8	143,7	4
BELNAV	23,4	18,0	20,7	69,2	99,6	230,9	6

x x x

## STROOMBANK 1978 :

A Nieuport s'est tenu du 25 au 29 sept. la compétition nautique annuelle de la FN, dont le vainqueur se voit attribuer la coupe du Vice-Amiral J.P.L. Van Dyck.

En principe les régates se passent en mer, les mauvaises conditions atmosphériques (vents de 5 à 6 BF, ce qui est vraiment la limite) ont cependant limité les épreuves à une série de 420 et une série de baleinière en mer. Le parcours portait sur une distance de 8 miles pour les baleinières et de 4 miles pour les 420, les autres séries se déroulèrent dans le chenal et dans le port.

Les organisateurs tiennent d'ailleurs à remercier le commissaire maritime de Nieuport qui a permis un bon déroulement de l'épreuve.

Le Vice-Amiral J.P.L. Van Dyck tint à remettre en personne la coupe à COMIENAV, vainqueur 1978.

Voici le résultat final :

	Zwemmen	Roeien	Walvissl. zeilen	Zeilen 420	Zeilen Caravelle	Totaal	Rangschikk.
NAVCOMOST	0,0	13,7	20,0	28,7	63,8	126,2	3
COMFLOT 22	13,0	15,7	8,0	60,4	12,0	109,1	2
NADIV	13,7	3,0	11,4	75,8	67,4	171,3	5
COMIENAV	13,7	3,0	14,7	20,7	22,0	74,1	1
COMLOGNAV	13,0	23,4	3,0	52,5	51,8	143,7	4
BELNAV	23,4	18,0	20,7	69,2	99,6	230,9	6

## Bij een nieuwe jaargang

26 jaar NEPTUNUS ; 26 jaar op de bres om onze Zeemacht beter te leren kennen naar buiten uit, maar toch ook met ruim aandacht voor de interne informatie.

De rol van NEPTUNUS - Info-Marine, is — zoals de tweeledige titel van ons tijdschrift — tweëerlei : orgaan van de Zeemacht en algemeen maritiem tijdschrift. Het is bovendien wel even nodig te onderlijnen dat wij het maritiem tijdschrift zijn met de grootste oplage in het land.

Verleden jaar — een zilveren jubileum — hebben we toch even de bloempjes buitengezet, dit jaar — een heel normaal jaar — hadden we gewoon zonder « editoriaal » laten van wal steken, ware het niet... Ware het niet... dat onze directeur, Fregatkapitein J.C. Liénart op rust gaat.

Ware het niet... dat we na 16 jaar, een nieuwe drukker hebben.

Ware het niet... dat we een « intern » personeelsblad gaan uitgeven.

Het was jaren geleden een goede gewoonte dat de directeur van NEPTUNUS in de rubriek « Aan U, vriend lezer », een en ander over de vooruitzichten van de redactie en raad van beheer, aan de lezer kwijt wilde. Dienomstandigheden hebben deze gewoonte echter in de vergeethoek gebracht. Alhoewel het nu niet onze bedoeling is om de twee maand een aantal beschouwingen op onze lezers los te laten, graag toch een uitzondering om enkele van bovenstaande « Ware het niet... » nader toe te lichten.

De nieuwe drukker... nieuwe bezems vegen goed, wij zijn ons daar van bewust. We hebben deze maal echter geopteerd voor een middelgrote drukkerij welke met een oerdegelijke planning werkt, voor vele zaken volledig geautomatiseerd is en ons bovendien beloofd heeft de maanden vertraging welke wij gedurende deze 16 jaar hebben opgelopen, in een tweetal jaren tijd in te lopen. Wat we geloven, gezien we reeds in het bezit waren van het eerste nummer 26e jg., alvorens het laatste nummer van de 25e jg. geleverd werd...





Fregatkapitein J.C. Liénart tijdens de persconferentie, waarop de nieuwe Jaargang werd voorgesteld, links van hem, Schepen Goekint.

Wat ons « intern » personeelsblad betreft, uitsluitend verspreid in de Zeemacht zelf en dan nog op een beperkte oplage, wordt dit een eigen produktie, t.t.z. we drukken het zelf en het zal enkel informatie bevatten bestemd voor het personeel... dus geen concurrentie voor NEPTUNUS, kan ook moeilijk omdat we zelf instaan voor de beide uitgaven.

Wat het op rust gaan van Fregatkapitein J.C. Liénard betreft, vindt U vanzelfsprekend meer daarover verder in ons blad. We geloven niet dat er onmiddellijk

gevaar bestaat dat hij nu ook NEPTUNUS gaat verlaten, integendeel, de redactie hoopt nu nog meer dan voordien op hem beroep te kunnen doen. Kortom de 26e jaargang van NEPTUNUS zet zich goed in, we hebben wind in de zeilen, zitten boordevol enthousiasme en met uw medewerking bereiken wij zeker de « Gouden » kaap !

E. Van Haverbeke,  
Hoofdredakteur.

#### MINISTER JOS CHABERT MARITIEM MAN VAN HET JAAR

Tijdens een plechtigheid te Antwerpen aan boord van een « Flandria-boot » werd Minister van Verkeerswezen Jos Chabert, door de E.S.P.A., dat is de « European Shipping Press Association » aangeduid als Maritiem Man van het Jaar. Vorig jaar werd deze maritieme onderscheiding toegekend aan Vice-Admiraal J. Van Dyck Stafchef van de Zeemacht.

Het was de heer Jacques Rom, voorzitter van de E.S.P.A., welke de reden van toekenning uitlegde en tevens een overzicht gaf van de havenproblematiek. In zijn dankwoord onderlijnde de heer Minister de oplossing voor de Linkeroever, goedgekeurd in Kamer en Senaat en waarvan de uitvoeringsbesluiten praktisch klaar liggen.



Dhr. Minister Chabert.





CPF. J.C. Liénart.

## LE CAPITAINE DE FREGATE J.C. LIENART PROCHAINEMENT A LA RETRAITE

Quoique l'âge de la pension nous arrivera tous un jour - chez les Forces Armées plus tôt que dans le secteur privé - on reste surpris d'apprendre que quelqu'un prendra prochainement sa retraite. Si en plus ce « quelqu'un » s'appelle le Capitaine de Frégate Liénart, on ne pense pas s'obstenir de penser... déjà !

Le Commandant Liénart n'est en effet non seulement une personnalité connue dans la Force Navale, mais aussi en dehors de la Force Navale et particulièrement dans les milieux maritimes et dans les mouvements de la jeunesse.

Pour nous, lecteurs de Neptunus, il est de plus Directeur de notre Revue et Président du Conseil d'Administration. Quoique le Capitaine de Frégate Liénart quitte la Force Navale, Neptunus espère pouvoir continuer à compter sur sa collaboration et ceci durant de longues années encore...

La tradition veut qu'à la retraite un curriculum vitae militaire soit publié. Il va de soi que pour notre Directeur en ne fait pas d'exception.

Le Capitaine de frégate **LIENART** Jean Claude Marie Jules Alfred Ghislain est né à BRUGGE le 17 décembre 1923, il est marié et père de 3 enfants. Il habite actuellement Oostende, Serruyslaan 14.

Le 20 octobre 1944, il entre au service actif au régiment « COMMANDO » n° 10 Interallié en Grande Bretagne, il participe à la Campagne de Hollande et d'Allemagne, il est démobilisé le 22 octobre 1946 avec le grade de « FULL CORPORAL ».

Il s'engage à la Force Navale en qualité d'Aspirant de Marine le 19 décembre 1946.

Du 31 juillet 1947 au 15 octobre 1949, il exerce les fonctions de Chef du Katy Mine Party chargée du déminage de la côte Belge.

Du 16 octobre 1949 au 08 janvier 1950, il est désigné comme 1er Lieutenant à/b du MMS 193.

Du 09 janvier 1950 au 05 juin 1950 embarqué a/b du « G. LECOINTE ».

Du 06 juin 1950 au 10 décembre 1950 a/b du MMS 1020 comme 1er Lieutenant.

Du 11 décembre 1950 au 21 septembre 1951 a/b du MMS 946 comme Commandant.

Nommé au grade d'Enseigne de Vaisseau à la date du 26 juin 1951.

Du 20 décembre 1951 au 20 avril 1952 Commandant a.i. de la 118ème flottille et Commandant du MMS 943.

Du 21 avril 1952 au 12 octobre 1952 Commandant du MMS 943.

Du 13 octobre 1952 au 18 janvier 1953 au dépôt des équipages en vue de son départ aux USA.

Du 19 janvier 1953 au 20 mai 1953 à bord du VAN HAVERBEKE.

Du 21 mai 1953 au 27 mai 1953 dépôt des équipages en vue de son départ aux USA.

Du 28 mai 1953 au 05 octobre 1953 détaché aux USA comme commandant du M.911.

Du 06 octobre 1953 au 30 juin 1954 Commandant du M.911.

Du 01 juillet 1954 au 19 juillet 1956, il exerce les fonctions de Chef du Bureau Opérations du Commandement Maritime Régional d'Oostende.

Le 26 juin 1956 nommé au grade de Lieutenant de Vaisseau.

Du 20 juillet 1956 au 01 janvier 1957 a/b du « DE GERLACHE » comme 1er Lieutenant.

Du 02 janvier 1957 au 28 avril 1957 a/b du M.926 comme Commandant.

Du 28 avril 1958 au 21 janvier 1960 Commandant de l'Ecole des Spécialités PONT au Centre de Formation Navale à ST.-KRUIS (BRUGGE).

Du 22 janvier 1960 au 16 février 1961 a/b BREYDEL comme Commandant.

Du 17 février 1961 au 02 septembre 1961 en sub-sistance au Centre de Formation Navale.

Du 03 septembre 1961 au 20 mai 1962 détaché à Mijnschool DEN HELDER cursus Mijnenbestrijdingsofficier (stafofficier).

Le 26 décembre 1961 nommé au grade de Lieutenant de Vaisseau de 1ère Cl.

Du 21 mai 1962 au 10 janvier 1963 officier N3 (opérations) à Comar Ost.

Du 11 janvier 1963 au 19 septembre 1965 Commandant en second de l'Eguermin.

Du 20 septembre 1965 au 17 septembre 1967 a/b du Kamina comme commandant en second.

Du 18 septembre 1967 au 20 octobre 1970, exerce les fonctions de Chef au Service de l'Information et des Relations Humaines de la Force Navale au sein de l'ETAT-MAJOR à BRUXELLES.

Du 21 octobre 1970 au 22 août 1973 Commandant de la Base Navale d'Ostende.

Du 23 août 1973 au 17 août 1975 Commandant de l'Eguermin à Ostende.



Du 18 août 1975 au 31 août 1975 Etat-Major de la Force Navale ZSA/Adjoint.

Du 01 septembre 1975 au 30 septembre 1978, Chef du Bureau Projet Chasseur de Mines.

Du 30 septembre 1978 au 31 décembre 1978 en congé de 3 mois préalable à la pension.  
01 janvier 1979 admis à la pension.

### Campagnes

Engagé le 20 octobre 1944 au régiment Commando n° 10 Interallié, il a participé aux campagnes de Hollande te d'Allemagne.

### Distinctions honorifiques

Le capitaine de frégate J.C. LIENART est titulaire de plusieurs distinctions honorifiques Belges et Etrangères.

x x x

### Eerste Meester Chef Richard Zonnekeyn op rust

Op eind december a.s. verlaat 1MC. Richard Zonnekeyn onze Zeemacht om op rust te gaan. Gezien wij bij de Zeemacht voor het pensioen nog een toemaatje van 3 maanden krijgen en Richard dus feitelijk op 1 oktober a.s. een « burgerman » wordt, werd hij donderdag 28 september jl., door zijn collega's en oversten in de boempjes gezet.

Terloops kunnen we onderlijnen dat Richard Zonnekeyn de laatste onderofficier uit de Belgian Section van de Royal Navy, die ononderbroken van dienst is gebleven en nu onze macht verlaat. Hoofdwapenmester Rudy Weise, sprak tijdens de receptie volgende toespraak uit, welke we hier integraal publiceren :



Eerste Meester Chef Zonnekeyn en Hoofdwapenmeester Weise.

Richard,

Op 17 december 1941 meldt U zich, 19 jaar oud, bij de Belgische Sektie van de RN. Na er verschillende kursussen doorlopen te hebben doet U vervolgens dienst als werktuigkundige A/B van diverse schepen waaronder HMS Buttercup en Kernot. Op 01 februari 1946 voegt U zich bij de Belgische ZM met de rang van 2MR. Tussen september 1947 en februari 1948 doet U als MTR Zeedienst A/B van de Billiet, Breydel en Artvelde. Van april tot augustus 1952 vinden we

U terug A/B van de Dufour en Lecointe. In 1952 wordt U ook 1MR benoemd en drie jaar later wordt U 1MC.

In oktober 1960 neemt U dienst bij de Flot MSC waar U respectievelijk inscheept A/B van de Mechelen, Koksyde en Charleroi. In mei 1964 gaat U over naar de Marinebasis Nieuwpoort en in februari 1969 begint uw dienst bij de Staf COMOPSNV waar U tot heden tewerkgesteld bleef. Wegens uw oorlogsdiensten wordt U, naast uw nationale eretekens waaronder het Oorlogskruis, ook vereerd met verschillende buitenlandse onderscheidingen.

Richard, ik meen ons aller tolk te zijn als ik zeg dat U steeds een voorbeeldig onderofficier en een goed kameraad geweest zijt. Eén van die steunpilaren die zijn beste krachten wijdde aan de opbouw en uitbreiding van onze zeemacht. Iemand die zich steeds op een voorbeeldige manier en met inzet van zijn ganse persoon van zijn taak kweet.

Nu breekt voor U de tijd aan van een meer dan welverdiende rust. We wensen allen dat het een lange en vruchtbare rusttijd moge worden in de beste gezondheid.

Als blijk van dank en waardering voor de vele diensten die U uw land, de ZM en uw vrienden bewees, houden we er aan U dit geschenk te overhandigen. Moge het voor U een herinnering zijn aan de meest actieve periode uit uw leven. We wensen U het allerbeste en nog vele ongestoorde en gelukkige jaren.

Een ontroerde Zonnekeyn dankte zijn collega's en had ook een speciaal woord van dank voor zijn oversten. De redactie wenst hem een « goede vaart » toe.

x y x

### Op rust — A la pension



1 LV. ANTOINE

1 LV. SERVAIS

In ons volgend nummer komen we terug op de pensioenstelling van bovenstaande officieren.



## BEZOEKEN



Op 21 september werd een studiebezoek gebracht aan NAVCOMBEZ door de heer Chiriboga-Founes, Minister Zaakgelastigde van de Staat Equator, de heer Edem, 1e Secretaris bij de ambassade van Nigeria, de heer Obodozie, 2e secretaris bij de Ambassade van Nigeria, en de Consul-generaal in België van Equator.

## VISITES



A la date du 21 septembre une visite d'étude a eu lieu à NAVCOMBEZ par monsieur Chiriboga-Founes, Ministre chargé d'affaire de l'Equateur, monsieur Edem, 1er secrétaire près l'ambassade de Nigeria, monsieur Obodozie, 2ième secrétaire, près l'ambassade de Nigeria et du consul- general de l'Equateur en Belgique.

X X X

## GOEDE MAAND VOOR « HULPBETOON ZEE- MACHT »



Inderdaad de maand september was een bijzonder goede maand voor de penningmeester van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht. Begin september mocht Vice-Admiraal J. Van Dyck, Stafschef van de Zeemacht en Voorzitter van de Vereniging een check van 20.000 fr. ontvangen vanwege Kapitein ter Zee (T) J. Thas, Commandant Logistieke Groepering Zeemacht. Dit bedrag was herkomstig van de « Opendeur-dag ». Enkele dagen later, dit maal in de Marine Basis te Antwerpen, mocht Vice-Admiraal J. Van Dyck een check van 100.0000 fr. ontvangen vanwege Korvetkapitein Lescrauwaet, opbrengst van de « Opendeur-dagen » te Kallo. Vanwege de Oud-gedienden Zeemacht te Geel mocht Fregatkapitein BHM Van Gelder een bedrag van 20.000 fr. ontvangen, eveneens bestemd voor de Vereniging ; van deze gebeurtenis hebben we echter geen foto.



Links : CPV. J. THAS (COMLOGNAV). Boven : CPC. LESCRAUWAET (Antwerpen) bij het overhandigen van de check.



## YVES ANRYS LEADER van de BASS VERDIENSTE « DE GOUDEN DRIEHOEK »

De trofee van de BASS verdienste « De Gouden Driehoek » die jaarlijks de verdienstelijkste sportbeoefenaars wil belonen, wordt toegekend door middel van een referendum waaraan de gespecialiseerde sportieve middelen en sportjournalisten zullen deelnemen. De eerste stembeurt van de gekozen sportdiscipline, de Yachting, heeft reeds plaats gehad (een tweede zal plaatsvinden in oktober). Hieronder vindt U het resultaat :

1. YVES ANRYS
2. CLAUDINE CORCHIA
3. PHILIPPE HANIN
4. Ploeg VERDRAG van ROME
5. STAF VERSLUYS
6. BOEMANS  
HEMPTINNE  
VAN GODTSENHOVEN  
CHALTIN
10. BRUYERE  
WILMET  
Ploeg LEFEVRE - TAVERNIER  
Ploeg BLAUWE DOLFIJN  
ROGGE  
VAN DE KERKHOVE  
WARNIERS  
ROGER CORCHIA
18. COLMANT  
VAN AVERBEECK
20. WILLEMS  
Ploeg DUPUIS - VAN DROGENBROEK  
PIRET  
MOIRET

De eerste plaats komt YVES ANRYS toe door zijn sportief optreden tijdens de « Light Vessel Race » op 17 juni laatstleden, waar hij de leiding had bij de nachtwedstrijd maar waarbij hij zijn eerste positie heeft laten verloren gaan om aan een vaartuig dat in nood was hulp te bieden en de ploeg gezond en wel terug te brengen naar de haven van Oostende.

Wat CLAUDINE CORCHIA betreft, zij dankt haar tweede plaats aan het feit dat zij de enige Belgische vrouwelijke pilote is van internationale waarde op het gebied van de watersport.

## SPECIAAL AANBOD AAN DE ENGELANDREIZIGERS VANWEGE DE SEALINK ZEEVAARTLIJNEN OOSTENDE - DOVER/FOLKESTONE

De reizigers die zich met hun wagen naar Engeland wensen te begeven, zal hetgeen hierna volgt, beslist interesseren :

Voor reizen waarvan de **heenreis** aanvangt tussen 1 november en 20 december 1978 of tussen 1 januari en 31 maart 1979, wordt op de Oostende-Dover/Folkestone lijnen de bestaande formule « 5 dagen Minitour met wagen » vervangen door de formule :

### « 5 DAGEN W I N T E R M I N I T O U R »

met zelfde geldigheidsduur, maar met **50 % reductie** op de normale vervoerprijs voor wagen + inzittenden, waardoor in feite voor de **heen- en terugreis** slechts het **normale** tarief voor de heenreis dient betaald.

Het verschil met de gewone « 5 dagen Minitour » bestaat dus uit :

- een **grotere reductie** (50 % i.p.v. 20 % op vervoerprijs van wagen + inzittenden) ;
- berekening van de vervoerprijs van de wagen volgens de **werkelijke lengte** i.p.v. de **gemiddelde lengte** (wat voordeliger uitkomt voor kleine wagens).

Werkelijk een enige gelegenheid voor die automobilisten die voor zaken naar Groot-Brittannië moeten of gewoon er eens voor een paar dagen tussen-uit willen voor « sightseeing » of « shopping » (het £ is nog altijd goedkoop voor ons Belgen) naar dat grote eiland dat zo dichtbij is en toch zo anders. En de reisbiljetten kunnen onmiddellijk verkregen worden bij uw erkend reisbureau of automobiellclub.

x x x

« Recherche documents, renseignements (chantier de construction, date de mise en service etc.), photos concernant les navires de la force navale ainsi que les navires de commerce belges ».

« Zoek documenten, inlichtingen, foto's betreffende de schepen van de ZM zowel als de belgische koopvaardijsschepen ».

Voss 19, Voie de Liège 4832 Welkenraedt.

x x x

## ZEE ROMANCE...

Inktzwarte nacht,  
inktwarte nacht,  
pijn in mijn hart.  
witgloeïend schuim dwarrelt om me heen,  
de branding bruist, wild en onstuimig,  
de branding bruist, wild en onstuimig,  
als 't ruisende vocht in mijn hart.

Kijk ik met glinsterende ogen  
naar de zee,  
wordt jouw gezicht weerspiegeld,  
in honderden mysterieuze sterretjes.  
in honderden mysterieuze sterretjes.

De Zee, de Zee neemt,  
jouw heeft ze me ontstolen,  
de zwoele Zeewind fluistert je naam,  
de branding lokt,  
de maan glimlacht uitnodigend,  
toch mijn liefste,

Kan ik niet naar je komen...

Mat/Damar Karina van Aubel  
ZSF



# INFO RESERVE

## RESERVEOFFICIEREN VAN DE ZEEMACHT

## OFFICIERS DE RESERVE DE LA FORCE NAVALE

### NATIONALE AKTIVITEITEN

#### I. AFFECTATIE VAN ResOffr BIJ INTERNATIONAAL HK

Er wordt beroep gedaan op een aantal ResOffr die wensen aangewezen te worden voor het NORTHAG HK en er deel te nemen aan zekere jaarlijkse of tweejaarlijkse oefeningen. Deze oproep is bedoeld om bepaalde posten van het HK NORTHAG te voorzien van twee of drie titularissen die hun prestaties zouden kunnen coördineren zodat een beperkte groep ResOffr op de hoogte zou zijn van een zelfde functie en, individueel, het HK zouden kunnen versterken tijdens belangrijke oefeningen. Het spreekt vanzelf dat de eerste prestaties hoofdzakelijk zouden bedoeld zijn om de ResOffr op de hoogte te brengen van hun taak.

De belangrijke oefeningen hebben plaats in de loop van de maanden maart en november.

De eerstkomende prestatie is voorzien te RHEIN-DAHLEN van 05 tot 11 nov. 78 (van 02 tot 11 nov. voor reeks 5 van Bijl).

Hieronder vindt U de lijst en een beknopte omschrijving van de plaatsen die opengesteld worden voor ResOffr.

De kandidaturen zullen zo vroeg mogelijk medegedeeld worden aan de Staf Landmacht, GSG Trg 6, Kwartier Koningin Elisabeth, 1140 EVERE.

1. **Staff Offr Ops Int** (G2) (maj) EE78 Post Nr S2010  
Acting as staff officer in an Ops Int shift and assisting the officer in command of the shift in drafting Ops Int signals, upkeeping the Int Log book and supervising the update of the Int Map. Elementary oral and written English.
2. **Staff Offr NSCC** (G3) (Maj) - EE 78 Post Nr M3 016 - M3 020  
Under supervision of the shift commander ; drafting of nuclear Weapons Release Procedures (NWRP) messages and liaising with Corps nuclear sections.  
Elementary oral and written English.  
Field Artillery Offr who has served in a nuclear unit.
3. **Staff Offr Air Support** (G3) (Maj) EE 78 Post Nr M3 035  
Assisting the shift commander in monitoring the air situation and in the preparation of COM-NORTHAG's decision for allocating of the air effort to Corps.  
Elementary oral and written English.

4. **Staff Offr Plans/Ops** (Engr Div) (Maj) EE 78 Post Nr MN 003

Under supervision of a shift commander ; monitoring and recording daily Engineer reports. Updating the map with received information on barrier plans, preparation state for demolition of bridges or new constructions. Recording all information concerning engineers units/equipment. Should be an engineer Offr.

Elementary knowledge of written and oral English.

5. **Staff Offr Signals** (Northag Signal Support Group) (Maj) EE 78 Post Nr SG 007

Under supervision of a shift commander gives necessary orders for the operation of the signal units in support of HQ Northag. Keeps necessary contacts with Communications and Electronics division and with subordinate and flanking signal formations for the activation, engineering and switching of communications circuits/system.

Signals Offr.

Elementary written and oral English.

6. **Staff Officer watchkeeper** (Direction Staff) (Capt-Maj - KVK)

Providing 12 hours watch in the DISTAFF cell. Responsible for handling of routine exercise matters. Attending watchchiefs COS, COMNORTHAG and Joint Commanders briefings. Visiting Northag staff branches and monitoring the exercise. The Offr is solely responsible for communications with the Exercise Control Staff at all levels.

Oral and written English.

Experienced officer in staff work.

7. **Staff Offr GLO** (Direction Staff) (Maj)

Providing 12 hours watch in the DISTAFF cell. The Offr is required to monitor the Mission Reporting from airbases and correct reports that do not follow the exercise pattern. He controls all the adjustments to the movement of exercise second echelon formations.

Oral and written English.

Preferably an Offr who served as GLO (Ground Liaison Offr).

### II. LEGERKONTINGENT 1978

Zoals men weet wordt het contingent ieder jaar door het parlement bepaald, op basis van het wetsvoorstel ingediend door de commissie van Landsverdediging aan de Kamer van Volksvertegenwoordiging.

Dit contingent omvat voor 1978 **91.218** militairen.



Onder militairen dient men hier te verstaan : zowel actief kader, dienstplichtigen en wederopgeroepen.

**Aktief Kader :** 61.705.

Dit is 1.692 meer dan in 1977 en is te wijten aan de uitvoering van het **professionaliseringsplan**, dus de aanwerving van beroepsvrijwilligers.

**Dienstplichtigen :** 27.518.

Dit is 319 minder dan vorig jaar.

**Wederopgeroepen :** 1.995 man zullen terug onder de wapens geroepen worden.

Deze wederoproeping bestaat uit dit jaar : de 10° PS Inf Bde (nederlandstalig), 2 Bns van de B.S. (waaronder 3 Cy) - uitgesteld !, 2 provinciale eenheden (6 LM) en verschillende eenheden van lucht- en zeemacht en van de medische dienst.

**Voor degenen die deelnemen aan vervolmakingsprestaties. - Streng na te leven richtlijnen.**

De richtlijnen in verband met de vrijwillige vervolmakingsprestaties voor reserveofficieren van de Landmacht stipuleren dat de inschrijvingslijsten van de RO-deelnemers aan een activiteit bij GSG Trg moeten toekomen ten minste VIJFTIEN DAGEN vóór de datum van het begin van de activiteit.

In het belang van de RO en met akkoord van het Bureau van de NVRO, werd beslist dat deze termijn voortaan zal toegepast worden op de meest drastische wijze. GEEN ENKELE inschrijving zal aanvaard worden na de vastgestelde limiet, van waar zij ook moge komen en welke ook de opgegeven reden moge zijn.

Concreet gesteld : voor een activiteit die begint op een vrijdag 16de van de maand, bijvoorbeeld moet de definitieve inschrijvingslijst zich op het bureau van GSG Trg bevinden op de donderdag 01 van die maand.

GSG Trg geeft er zich wel rekenschap van dat deze strakke toepassing van de voorschriften voor sommige RO als een onaangename dwangmaatregel zal voorkomen. De termijn van vijftien dagen is nochtans een reëel minimum, en is nodig voor het normaal uitvoeren van de administratieve formaliteiten. Sommige RO kennen immers moeilijkheden tegenover hun werkgever wanneer zij hun marsbevel niet tijdig ontvangen. Bewuste maatregel dringt zich dus op om solidariteitsredenen.

GSG Trg dankt de RO voor hun begrip en drukt zijn vurige hoop uit dat de medogenloosheid waarmee hij deze regel zal toepassen slechts een minimum nadelen zal voortbrengen voor zijn vrienden. Wanneer de goede gewoonte ingang zal gevonden hebben, zal het leven voor iedereen weer eens wat gemakkelijker geworden zijn.

H. ROGIE

N5 - RO/2M

## QUARTER - DECK « BAL »

Naar jaarlijkse traditie had op vrijdag 17 november 1978 te 21.00 u. het bal van de Groeperingen Ope-

raties en Logistiek van de Zeemacht, genaamd « Quarter Deck » bal, plaats in de Officiersmess van de Marinekazerne BOOTSMAN JONSEN te OOSTENDE. Het bal werd voorafgegaan door een receptie vanaf 20.00 u.

Om de administratiekosten te drukken werden geen individuele uitnodigingen toegezonden.

De inschrijvingen werden gedaan bij de Officier N1/COMOPSNV, Kazerne BOOTSMAN JONSEN te 8400 OOSTENDE.

N5 - ROGIE.

x x x

## EERVOLLE onderscheidingen DISTINCTIONS HONORIFIQUES

Ref. : KB 18801 - 20 juli 1978.

Ref : AR 18801 - 20 juillet 1978.

1. Het heeft Zijne Majesteit de Koning behaagd, op datum van 20 juli 1978, het Kruis van Officier in de Kroonorde te verlenen aan :

1. Il a plu à Sa Majesté le Roi de conférer à la date du 20 juillet 1978 la Croix d'Officier de l'Ordre de la Couronne à :

FKP	MOZIN G.	95028
KVK	GEURTS N.	95086
FKP	DECROP L.	95030
FKP	BEAUPREZ P.	95031
FKP	VYNCKIER J.	4989
1LZ	CONIL L.	95033
1LZ	COHEN J.	95034
FKP	BRANCART D.	95032
1LZ	BAIVERLIN J.	75184

2. Het heeft Zijne Majesteit de Koning behaagd op datum van 20 juli 1978 het Kruis van Ridder in de Leopoldsorde te verlenen aan :

2. Il a plu à Sa Majesté le Roi de conférer à la date du 20 juillet 1978 la Croix de Chevalier de l'Ordre de Léopold à :

1LZ	VAN HOLSBEBE J.	95410
1LZ	STRYCKERS R.	95618
KVK	MUYTERS P.	95436
KVK	LAGAST R.	95431
KVK	POTHEN A.	95427
1LZ	PIERAERTS E.	95415
1LZ	PERON R.	95417
1LZ	MATHAYS J.	95429
KVK	LIEBAERT A.	95434
1LZ	DUPONT J.	95428
KVK	de le COURT E.	95419
1LZ	DELBECQ J.	95439
1LZ	CHARLIER P.	95423
1LZ	ANDRE P.	95430

3. Het heeft Zijne Majesteit de Koning behaagd, op datum van 20 juli 1978 het Kruis van Ridder in de Kroonorde te verlenen aan :

3. Il a plu à Sa Majesté le Roi de conférer, à la date du 20 juillet 1978, la Croix de Chevalier de l'Ordre de la Couronne à :



1LZ	VANDEWALLE B.	95262
LTZ	SELLESLAGH-SUYKENS E.	95933
VTZ	FOCKEHEY A.	95946
LTZ	DANGREAU H.	95934
LTZ	VERLAINE J.	95932
LTZ	POCHET J.	95955
VTZ	PARIS M.	95937
LTZ	ELSLANDER D.	95951
LTZ	d'UDEKEM de GUERTECHIN C.	95950
LTZ	DECKERS G.	95943

## LA DEFENSE DE L'OCCIDENT.

Info-Réserve vous donne maintenant un extrait du discours que fit récemment le Général-Major CLOSE à l'occasion de ses adieux à la 16ème Division stationnée en R.F.A. Les opinions exprimées par notre éminent général ne peuvent nous laisser indifférents. C'est pourquoi nous tenons à les communiquer tout spécialement à nos officiers de réserve qui seront assurément à même de les apprécier à leur juste valeur.

\*\*\*

J'en arrive maintenant à un point qui me paraît essentiel.

Car plus de quarante années de service actif et l'expérience cruelle de la dernière guerre, me donnent le droit, et me font un devoir de parler haut et clair.

Et je voudrais, au-delà des péripéties récentes et dérisoires qui ne mériteraient même pas d'être mentionnées si elles n'étaient aussi contraires à l'esprit des traditions établies, je voudrais, disais-je élever le débat et poser la question fondamentale : Avons-nous les moyens de notre politique ? Fort de l'expérience et conscient de mes responsabilités envers le pays et envers vous, ma réponse est résolument négative.

Nous vivons dans une situation hybride et malsaine dont l'issue me paraît aléatoire. Le plan de professionnalisation, auquel chacun aurait pu souscrire, n'a visiblement pas atteint les objectifs qu'il se proposait. Plus aucun milicien ne devait, selon le plan, occuper des fonctions de combat, incompatibles avec un temps de service de huit mois, dont trois représentent une indisponibilité opérationnelle permanente et un autre est absorbé par congés et permissions.

Nous sommes loin, très loin des objectifs proposés puisque subsiste dans les deux Brigades une proportion très élevée de miliciens à huit mois, à côté des volontaires de carrière.

Cet état de choses avait d'ailleurs été exposé au Parlement par notre Ministre de la Défense Nationale, conscient qu'il n'était pas possible d'exposer aux vicissitudes des combats des jeunes gens insuffisamment préparés.

Le fait est que cette situation aberrante, nous la vivons tous les jours et que nos unités ne sont **jamais** prêtes et **jamais** disponibles dans leur intégralité alors que, par définition, elle devraient être capables d'intervenir à tout moment sans devoir faire appel à des recompléments d'effectifs dont la disponibilité est plus qu'aléatoire.

Combien de temps encore faudra-t-il attendre pour que soit mis un terme à de telles contradictions ?

C'est là une deuxième question qui mérite sans doute une réponse dont dépend la sécurité du pays et la crédibilité de nos engagements internationaux.

Car si cette situation déplorable devait se prolonger, elle rendrait totalement stérile l'investissement global consenti pour la défense de la Nation.

Je sais qu'à ces problèmes de misère, l'Etat n'a jamais apporté que des solutions de fortune, mais l'heure n'est plus aux attermoissements funestes face à une menace insidieuse, permanente et de plus en plus redoutable. Ne vous imaginez pas que je vois la situation sous son aspect le plus noir. C'est faux !

Le prix à payer lorsqu'on a choisi de dire la vérité est parfois élevé, mais jamais trop, en regard de la satisfaction profonde de l'avoir dite, quelles qu'en soient les conséquences.

Je poursuivrai donc dans cette voie dans votre propre intérêt, celui de l'Armée et celui du Pays.

Ceux qui ont choisi de se taire ou de tenir des propos lénifiants où l'on dilue le minimum d'idées dans le maximum de mots, ceux qui ont choisi la confortable indifférence par crainte d'assumer leurs responsabilités, ceux-là sont les vrais coupables. Parce que, Messieurs, ce qui est en jeu, ce sont des vies humaines, les vôtres, celles de vos enfants ou de vos proches. Et je ne voudrais pas me sentir responsable de votre sang si vous aviez à combattre avec une préparation ou des moyens insuffisants. Si le pire devait se produire et l'Histoire nous prouve que tout est possible, il serait trop tard pour se frapper la poitrine, pour avoir des regrets stériles ou pour dire : « Nous n'avions pas voulu cela » !

C'est **aujourd'hui** et non demain, qu'il faut prendre les décisions voulues ou alors, il faut se démettre des fonctions qu'on n'est plus capable d'assumer.

C'est une preuve d'intégrité intellectuelle et de courage moral.

D'ailleurs, les hommes passent, mais les idées demeurent et l'Armée reste.

Gén.-Maj. CLOSE.

x x x

## WEST-VLAANDEREN.

Op vrijdagavond 24 november jongstleden hield de Westvlaamse kring der Reserveofficieren van de Zeemacht zijn traditionele rijsttafel met Winterbal in de officiersmess van de Oostendse Marinekazerne. Meer nieuws over deze activiteit leest u in het eerstvolgend nummer van Info-Reserve.



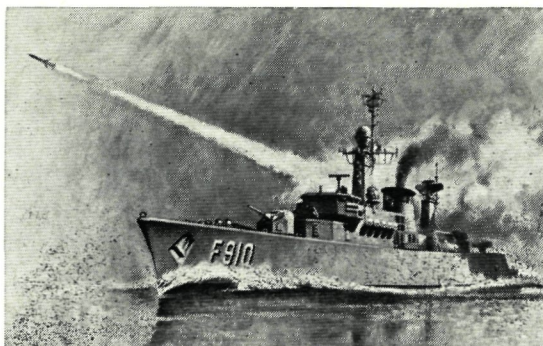
# boutique neptunus

# neptunus winkeltje

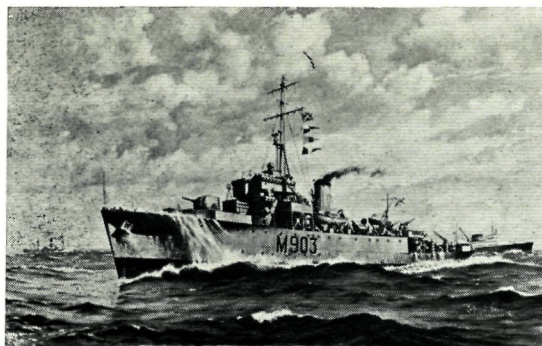
**Commandez  
dès à présent  
vos cartes de vœux 1979**



**Bestel nu  
reeds uw wenskaarten  
voor 1979**



**La Frégate F910 « WIELINGEN »  
De Fregat F910 « WIELINGEN »**



**M903 « A.F. DUFOUR »  
Hoogzeemijnenveger, type Algerine  
Dragueur océanique, classe Algerine**



**K133 « H.M.S. BUTTERCUP »  
Corvette armée par la Section Belge de la Royal Navy.  
Korvet bemand door de Belgische Sektie van de Royal Navy.**

Cette série de trois cartes de vœux, exécutée en quadrichromie, réalisée d'après les peintures de l'artiste Jeffrey C. Bevan, peut être commandée chez Neptunus, au prix de 30,— F, T.V.A. incluse. Malgré la hausse énorme du prix de papier et des fournitures d'imprimerie, Neptunus peut livrer ces cartes aux prix de 30 F la série.

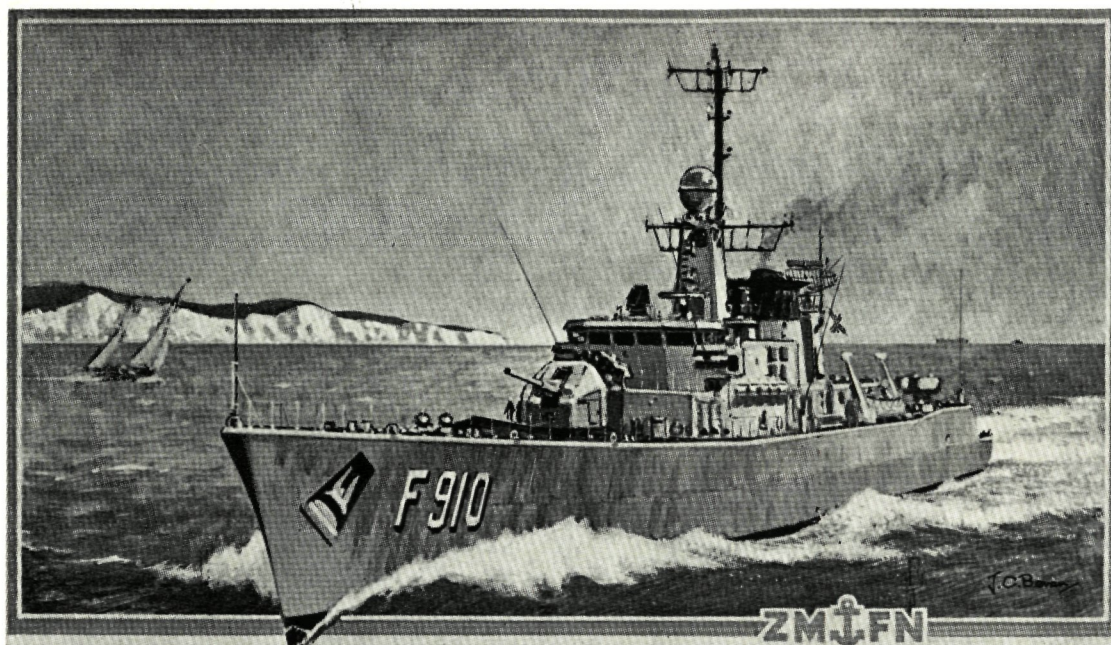
Vu la demande considérable, ces cartes sont réservées exclusivement aux lecteurs de Neptunus. Les enveloppes et encarts de vœux, en quatre langues, sont compris dans le prix.

Deze unieke reeks wenskaarten, uitgevoerd in vierkleurendruk, gemaakt naar de prachtige schilderijen van de marinekunstenaar Jeffrey C. Bevan, zijn verkrijgbaar per reeks van drie aan de som van 30,— F, B.T.W. inbegrepen. Niettegenstaande de steeds maar stijgende papier- en drukkosten, kan Neptunus deze kaarten leveren aan de prijs van 30,— F per reeks.

Deze kaarten worden voorbehouden aan de lezers van Neptunus. Bij deze kaarten ontvangt men eveneens de omslagen en een viertalig invoeegblad met Kerst- en Nieuwjaarswensen.



WENSKAARTEN 1979 - DE F 910 - WIELINGEN door J.C. BEVAN  
 CARTES DE VŒUX 1979 - LE F 910 - WIELINGEN par J.C. BEVAN



15,— F omslag inbegrepen — 15,— F enveloppe comprise



Wenskaarten uniformen in kleur,  
 per reeks van 8.  
 Cartes de vœux « Uniformes »,  
 série de 8.

Prix spécial de fin d'année :  
 3,— F pièce, 20,— F les 8.  
 Sans enveloppes.

Speciale eindejaarsprijs :  
 3,— F stuk, 20,— F voor 8.  
 Zonder omslag geleverd.



boutique neptunus

neptunus winkeltje

**NIEUW ! - NOUVEAU !**

« MY DADDY IS IN THE NAVY »



« T-SHIRT »

Deze prachtige « T-SHIRT » is slechts te bekomen in één maat : small.

In geval van voldoende aantal bestellingen zijn ook andere combinaties mogelijk. Speciale lanceerprijs 220,— fr., inclusief B.T.W. Verzendingskosten 25,— fr.

« T-SHIRT »

Cet élégant « T-SHIRT » peut seulement être obtenue en 1 taille : small.

En cas de commande par quantités, d'autres combinaisons sont possibles. Prix spécial de lancement : 220,— fr., T.V.A. incluse. Frais d'expédition : 25,— fr.

Le paiement se fait **uniquement** par virement / versement pour compte **473-6090311-30** de Neptunus.

**Enkel** door overschrijving / storting voor rekening nummer **473-6090311-30** van Neptunus.

Avez-vous déjà la

«Cravate force navale» ?

Hebt U reeds een

«Zeemachtdas»



## MAGNIFIQUE FOULARD POUR DAMES

Ce magnifique foulard pour dames était spécialement fabriqué pour la Force Navale par une maison de mode en Italie.

Exécuté en trois couleurs, ce cadeau chic, de bon goût est lancé à un prix très intéressant et est en vente en exclusivité par Neptunus.

Le prix, TVA compris, a été fixé à 2000 F + 25 F de frais de port.



## PRACHTIGE DAMESHALSDOEK

Deze werkelijk zeer mooie dameshalsdoek werd speciaal ontworpen voor de Zeemacht door een Italiaans modebedrijf. Uitgevoerd in drie kleuren, stijlvol en chic, wordt deze halsdoek aan een bijzondere goedkope lanceerprijs en in exclusiviteit door Neptunus op de markt gebracht.

Verkoopprijs werd voorlopig, BTW inbegrepen, vastgesteld op 200 fr.

De daarin vanzelfsprekend de onvermijdelijke 25 fr. verzendingskosten niet inbegrepen. Dit aanbod blijft slechts geldig zolang de voorraad strekt, met andere woorden, een goede raad... niet te lang wachten !!



## BLOC NOTE DE BUREAU

En simili-cuir noir ou bleu-marine avec grand écusson coloré Force Navale, stylo à bille et calendrier ; format 25 × 19 cm.

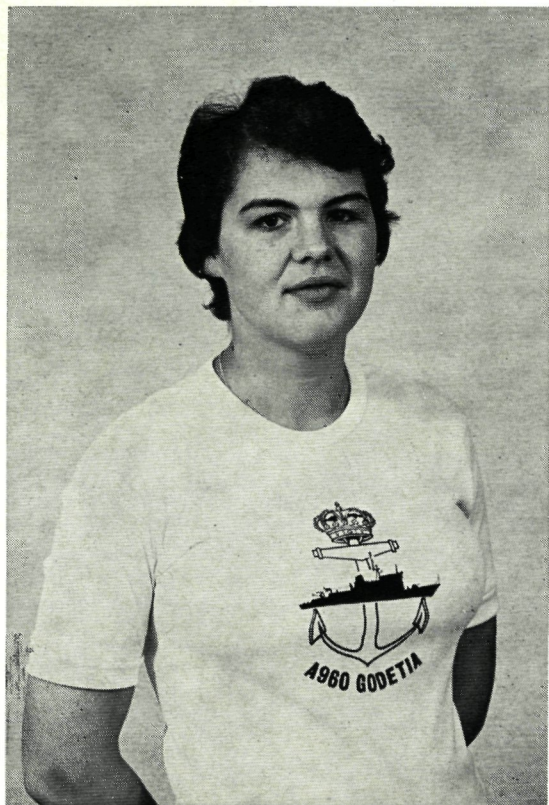
Prix : 300 F, T.V.A. incluse, + 25 F frais de port.

## BUREAU BLOC-NOTE

In zwart of marine-blauw simili-leder met groot vierkleurig wapenschild Zeemacht, kogelpen en kalender ; formaat 25 × 19 cm.

Prijs : 300 fr., inclusief B.T.W., + 25 fr. portkosten.





**Enkel** door overschrijving / storting  
voor rekening nummer **473-6090311-30**  
van Neptunus.

Le paiement se fait **uniquement** par  
virement / versement pour compte  
**473-6090311-30** de Neptunus.

## NIEUW!

## NOUVEAU!

### « T-SHIRT » - SCHEPEN

Deze prachtige « T-SHIRT » is te bekomen in drie maten : small,  
medium en large met volgende opdrukken :  
GODETIA - ZINNIA - WIELINGEN - WESTDIEP, enz...

In geval van voldoende aantal bestellingen zijn ook andere  
kombinaties mogelijk. Speciale lanceerprijs 220,— fr., inclusief  
B.T.W. Verzendingskosten 25,— fr.

Speciale prijs voor de schepen mits bestelling van minimum  
20 stuk. Leveringstermijn 3 weken.



### « T-SHIRT » - BATEAUX

Cet élégant « T-SHIRT » peut être obtenue en 3 tailles : small,  
medium et large avec les impressions suivantes au choix :  
GODETIA - ZINNIA - WIELINGEN - WESTDIEP, etc...

En cas de commande par quantités, d'autres combinaisons sont  
possibles. Prix spécial de lancement : 220,— fr., T.V.A. incluse.  
Frais d'expédition : 25,— fr.

Prix spécial pour les unités F.N.

---

## boutique neptunus



## NIEUW... EEN GOEDKOOP EN TOCH MOOI GESCHENK

Deze mooie volglazen asbak, voorzien van een drietalig opschrift in zeefdruk kost inderdaad slechts 50 fr., BTW inbegrepen, aan deze prijs kan U hem kopen in het Neptunus-winkeltje. Wenst U hem echter bij U thuis bezorgd, dan dient U 15 fr. portkosten meer te betalen.

Postverzending enkel door overschrijving van 50 + 15 of 65 fr. op bankrekening 473-6090311-30 van Neptunus, Oostende.

## NOUVEAU...

## BON MARCHE MAIS CEPENDANT BEAU CADEAU

Ce joli cendrier en verre plain, portant une inscription marine trilingue ne coute que 50 fr., TVA compris, est en vente à la boutique Neptunus. Si vous désirez le recevoir à domicile, il vous suffira de nous faire parvenir un versement de 50 + 15 de frais de port, soit total 65 fr. au compte bancaire 473-6090311-30 de Neptunus, Oostende.



Avez-vous déjà la

« Cravate force navale » ?

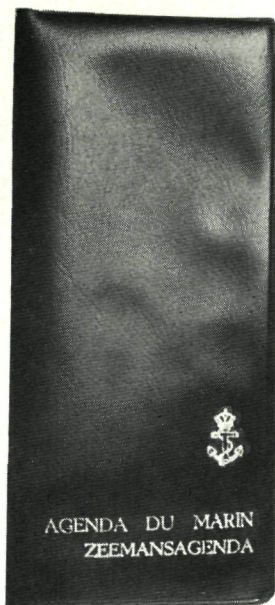
Hebt U reeds een

« Zeemachtsdas » ?



boutique neptunus

neptunus winkeltje



#### ZEEMANSAGENDA

Dit agenda speciaal ontworpen voor iedereen die belang stelt in de zee, is te verkrijgen bij Neptunus. Naast een uiterst efficiënt kalender, bevat deze agenda de hoog- en laag waterstanden.

M.a.w. de agenda van de zeeman voor de zeeman. Deze agenda kan U vanaf heden bekomen bij Neptunus door overschrijving van 40,— F. (+ 6,5 F. verzendkosten) op onze bankrekening.

#### AGENDA DU MARIN

Cet agenda, spécialement conçu pour qui s'intéresse à la mer, peut être obtenu chez Neptunus. A côté d'un calendrier très efficace, cet agenda contient les marées hautes et basses.

C'est l'Agenda du Marin pour le Marin ! Cet agenda peut être obtenu moyennant un versement de 40,— F. (+ 6,5 F. frais d'envois) à notre compte en banque.

## NIEUW ! NOUVEAU !

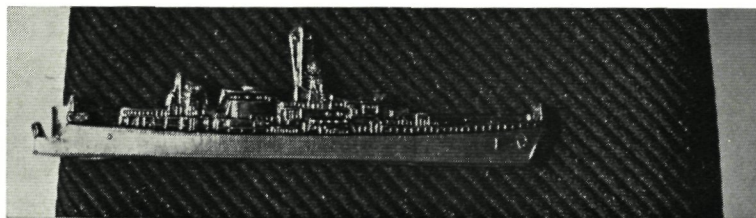
MAGNIFIQUE EPINGLE DE CRAVATE  
PRACHTIGE DASSPELD  
DE LA E71 - FREGATE  
VAN DE E71 - FREGAT

EN METAL D'ORE

IN VERGULD METAAL

220 F. + 20 F. frais de port

220,- fr. + 20,- fr. verzendingskosten



Le payement se fait **uniquement** par virement au compte 473-6090311-30 de Neptunus.  
**Enkel** door overschrijving / storting voor rekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus.



# Galabal Zeemacht Bal de Gala de la Force Navale

TE OOSTENDE — KURSAAL  
A OSTENDE — KURSAAL

Op 2 februari 1979  
Le 2 février 1979

## Balsekretariaat (inlichtingen)

E. VAN HAVERBEKE, Nieuwpoortsteenweg 20A, bus 2, 8400 Oostende  
Telefoon : van 8 tot 11 en van 14 tot 16 uur (059) 80 14 03 toestel 389  
van 18.30 tot 21 uur (059) 70 83 67

## Secrétariat Bal (renseignements)

E. VAN HAVERBEKE, Nieuwpoortsteenweg 20A, boîte 2, 8400 Oostende  
Téléphone : de 8 à 11 et de 14 à 16 h. : (059) 80 14 03 ext. 389  
de 18.30 à 21 h. : (059) 70 83 67

## Spaar voor de thuis van uw dromen

NA 3 JAAR SPAREN LEENT DE KB U TIENMAAL  
UW GEMIDDELD SPAARBEDRAG OP  
« SPAARDERSVOORWAARDEN ».

Leg vandaag nog de eerste steen voor uw eigen woning. Loop even binnen in een KB-filiaal. Men neemt er graag de tijd om U het Combi-Woning-sparen haarfijn uit te leggen.

Wie spaart bij de KB kan er ook lenen om te bouwen of een woning te kopen.

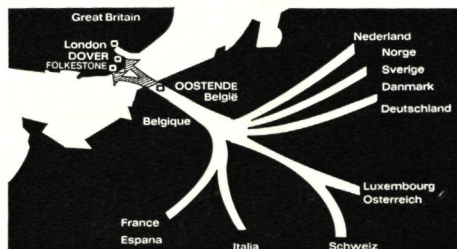
Sparen en lenen gaan bij de KB immers hand in hand. Vandaar de naam « Combi-Woningsparen » : een combinatie van sparen en lenen. Voor de nieuwe cliënten effent het na 3 jaar ongedwongen sparen de weg naar een eigen haard of naar een tweede woonst. Spaart U al enige jaren bij de KB, dan kan het misschien nog vandaag.



# KREDIETBANK



Twee snelle en gemakkelijke « SEALINK » verbindingen tussen België en Groot-Brittannie  
**OOSTENDE - DOVER**  
**OOSTENDE - FOLKESTONE**



\* Van 9 tot 16 afvaarten per dag, in beide richtingen tussen Oostende, Dover of Folkestone.

\* Gunstige tarieven - Vermindering voor groepen.

\* Speciale reductiebiljetten voor reizen van korte duur :

— reizigers zonder voertuig : shopping trip (48 u.) : Oostende-Dover/Folkestone en terug : 588 BF.,  
 ook winter-weekend excursies en nachttourbiljetten

— automobilisten : 24 u. excursie (50 % vermindering) : Vanaf 1.846 BF voor 2 volwassenen + een wagen  
 van Oostende naar Dover of Folkestone en terug

60 u. excursie (± 35 % vermindering) : Voor een wagen met 2 inzittenden van  
 Oostende naar Dover of Folkestone en terug : vanaf 2.804 BF.

5 dagen (minitour) (± 20 % vermindering) : Voor een wagen met 2 inzittenden van  
 Oostende naar Dover of Folkestone en terug : vanaf 3.452 BF.

Inlichtingen, kosteloze documentatie, enz.

— Erkende reisagentschappen en automobiellclubs.

— Regie voor Maritiem Transport  
 Belliardstraat 30, 1040 Brussel (tel. 230.01.80)  
 Natiënkaai 5, 8400 Oostende (tel. 70.76.01).

# Mazout zonder zorgen



# Votre sécurité mazout



# United Bonded Stores Dealers n.v.

S.A.

OUDE LEEUWENRUI 8, ANTWERPEN 1

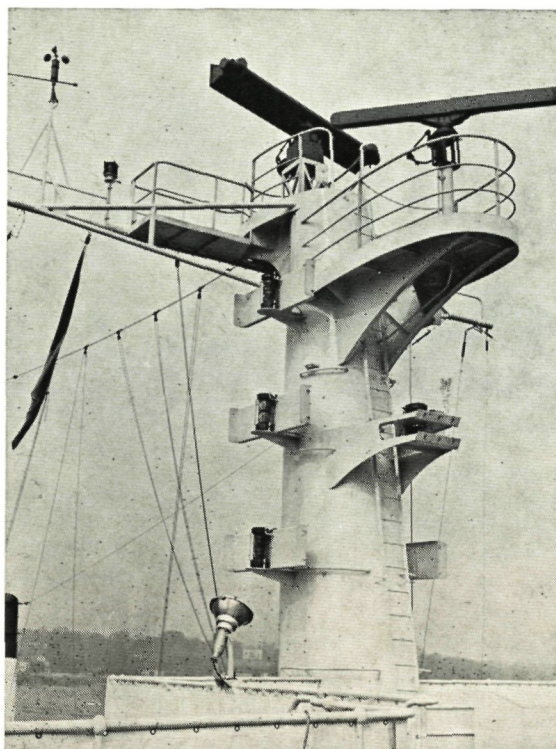
## Internationaal Electronics Service N.V. "INES,,

Terbekehofdreef 54 — 2610 WILRIJK

Tel. 031-28.10.32 (10 lijnen) - Telex 31895

☐ Afdeling Marine en Systemen ☐

**Agenten voor :** Anschutz, Amplidan, Bouyer, Decca Isis, Decca Navigator, Decca Radar, Decca Survey, Hastie, Hovermarine, M.A. De Keijzer, Ginge, Jungner, Redifon, Ring-Master, Simrad



## n. v. E.N.I. s. a.

L'Electro - Navale & Industrielle s.a.  
Elektrische Nijverheids-Installaties n.v.

Postbus 389  
2000 ANTWERPEN

Tel. : 031/87 40 81 (20 l.)  
Telex : 31598 eni b



Elektrische installaties  
Brandbeveiliging  
Scheepsherstelling  
Elektrische installateurs van  
de Fregatten E 71



# BOELWERF

**N.V.**

**TEMSE**

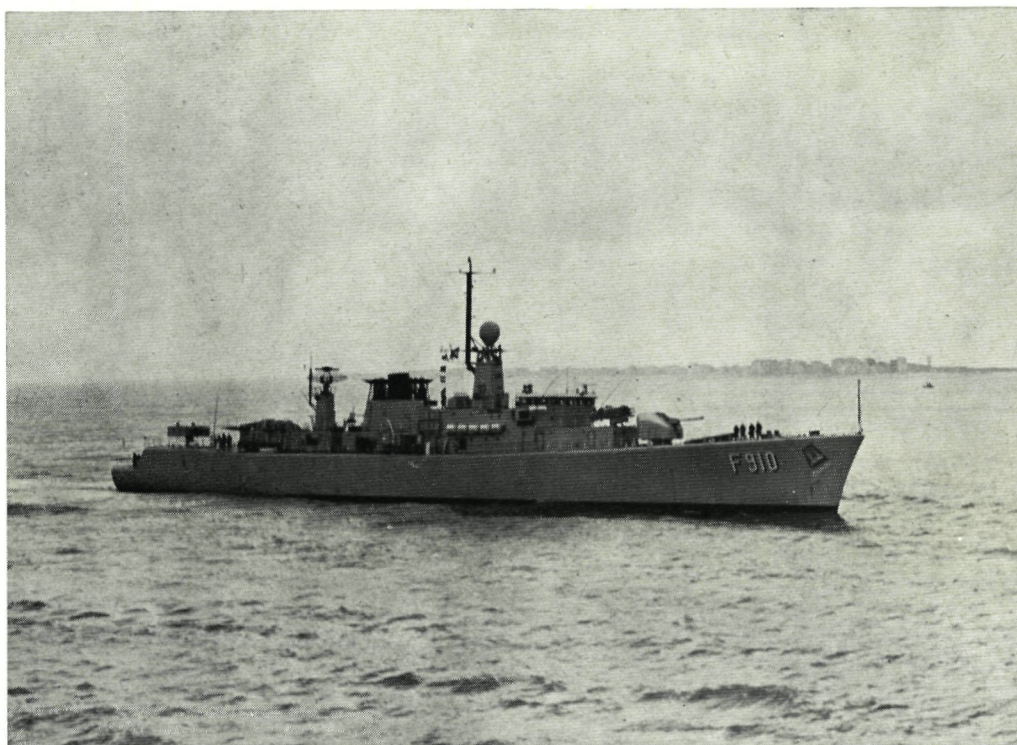
**S.A.**

TEL. 031/71.09.80

TELEX 31.140

TELEGR.

BOELWERF-TEMSE



**ZEESCHEPEN TOT 180.000 TON DW.  
NAVIRES DE MER JUSQUE 180.000 TONNES DW.**

**Bouwers van het motorzeilschip « ZENOBE GRAMME », het visserij-  
wachtschip « GODETIA », 4 kustmijnvegers en van de twee fregatten**

**E 71, F 910 « WIELINGEN » en F 912 « WANDELAAR ».**

**Constructeurs du ketch de recherches « ZENOBE GRAMME », du  
garde-pêche « GODETIA », de 4 dragueurs de mines côtiers et des  
deux frégates E 71, F 910 « WIELINGEN » et F 912 « WANDELAAR ».**



# Signaal's scheepsverkeersleiding 'doet' een hele haven.

**E**n hoe: onbemande radarstations registreren voortdurend positie en bewegingen van de schepen. En geven die door aan de centrale controlekamer.

Draadloos of via kabels. Daar verzamelt en verwerkt een volledig geautomatiseerd systeem alle gegevens. Om vervolgens dat wat belangrijk is te distribueren over de verkeersleiders. Op een zodanige manier, dat die er snel en foutloos mee kunnen werken.

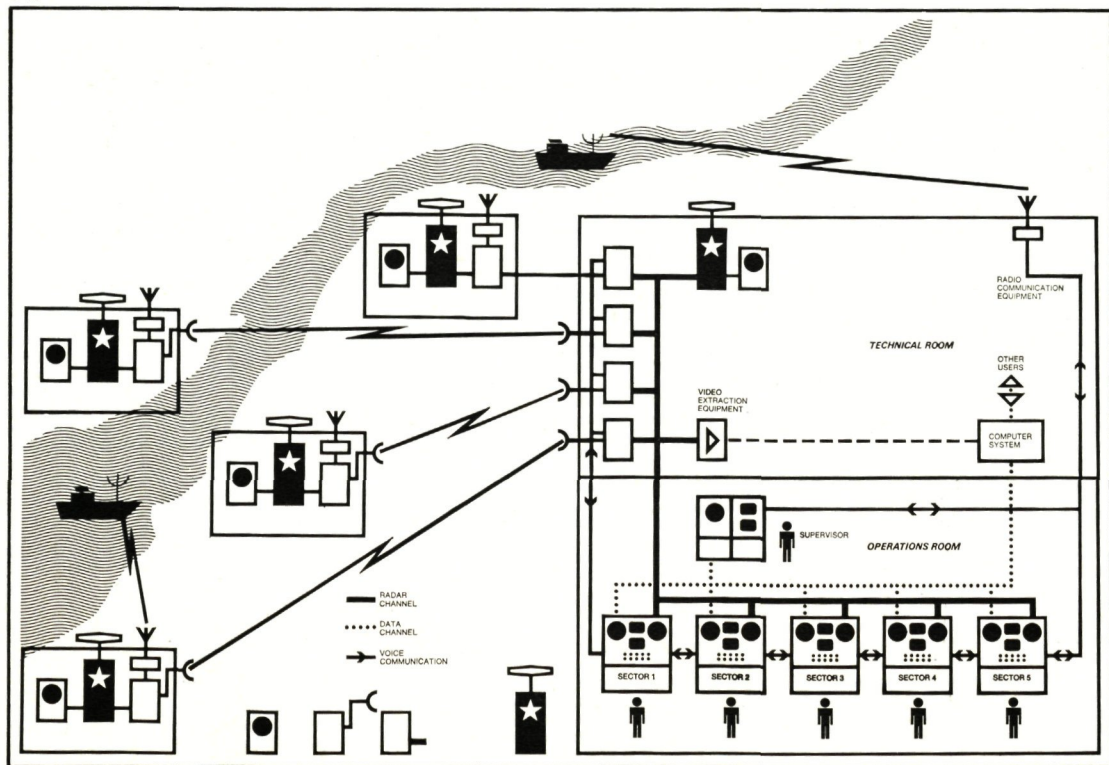
Eventueel kan aan zo'n netwerk een opvolgend systeem worden gekoppeld, terwijl ook havenautoriteiten en scheepsagenten er nuttige informatie uit kunnen putten. Helemaal Signaal, zo'n systeem!



## SIGNAAL

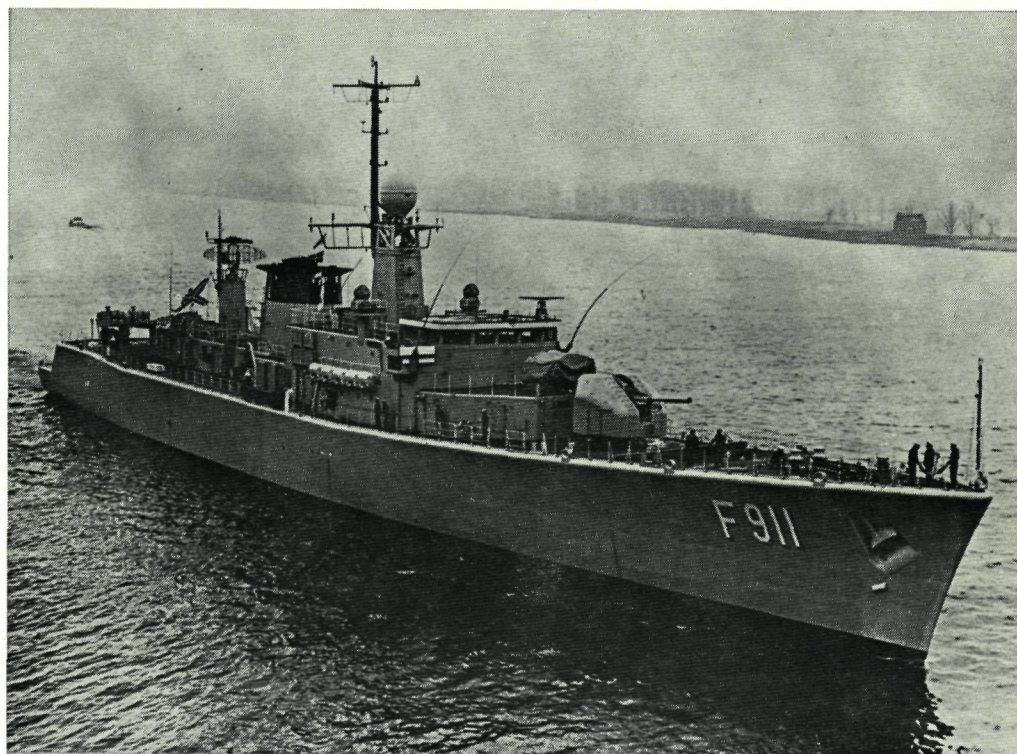
Hollandse Signaalapparaten B.V. Hengelo

S-18





BOUWEN EN OMBOUWEN  
VAN ZEESCHEPEN  
TOT 320.000 TDW  
ALLE INDUSTRIELE WERKEN



**COCKERILL YARDS HOBOKEN N.V.**

2710 HOBOKEN

Tel. 031/27 38 80 — Telex 31.175

Telegr. COCKERILLYARDS HOBOKEN





# Een snelle carrière . . .

Naar de hoogste sporten van de  
ladder op jonge leeftijd ?

Kom dan varen op een van de  
moderne schepen van CMB.

Een polyvalente en  
expansieve rederij,  
die ook actief is in  
alle nevensectoren

van de transportindustrie.

Start uw carrière met een  
zeevaartloopbaan bij CMB.

De beste waarborg voor een  
boeiende en veilige toekomst.

# CMB

Persoonlijk aanbieden met zeemansboekje bij de Dienst Varend Personeel, Leopolddok 214,  
ANTWERPEN of telefoneren op nr. (031) 41.14.80 toestelnummers 391 of 379.



De nieuwe,  
exclusieve lijn van Sabena

# BRUSSEL ATLANTA

New Orleans, Dallas, Houston, Tampa, Mobile... de 30 belangrijkste steden  
in de Zuidelijke Staten van de V.S. kan u nog dezelfde dag bereiken



4 non-stop vluchten - en aanvullend 2 full-cargo - per week.

## Brussel: het bruggehoofd op het Europese vasteland voor het Zuid-Oosten van de V.S.

Sabena is immers de enige luchtvaartmaatschappij die een rechtstreekse lijnverbinding uitbaat tussen het Europese vasteland en de belangrijkste transit-luchthaven van de V.S. Deze Sabena-lijn biedt meteen ook de snelste verbinding met de grote steden in de «Deep

South» en de omliggende Staten. Dank zij de talrijke en uitstekende aansluitingen die Hartsfield, Atlanta's luchthaven, biedt, is het mogelijk om dezelfde avond nog New Orleans, Tampa, Mobile, Houston, Dallas, Memphis, Miami, Orlando, Louisville, Columbia... te bereiken.

Voor alle bijkomende informatie kunt U zich wenden tot uw reisagent of tot de kantoren van Sabena.

## SABENA

Stichting: 1923

Eerste vlucht naar Afrika: 1925  
Allereerste Europese commerciële  
jet-vlucht Europa-USA: 1960  
Eerste Europese lijndienst naar  
Atlanta: 1978



## la force navale recrute !!

De nombreux spécialistes seront nécessaires pour les nouveaux bateaux.

Aucun diplôme n'est demandé, la Force Navale instruit et vous offre une formation ainsi qu'un métier que vous pourrez utiliser non seulement dans la vie civile mais aussi à la Force Navale.

Devenez entre autres mécanicien, matelot de pont, électricien, télégraphiste ou armurier.

Un métier adapté aux possibilités et aux aptitudes, vous est offert.

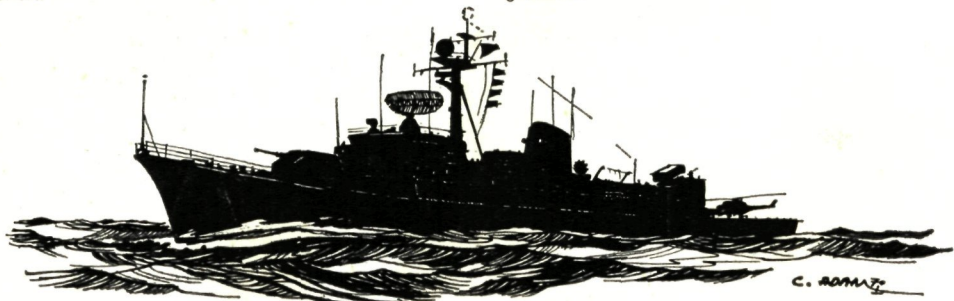
## de zeemacht werft aan !!

Nieuwe schepen vergen heel wat specialisten.

De Zeemacht vraagt geen enkel diploma, ze leidt U op en biedt U waardevolle beroepen aan, waarmede U later aan uw trekken komt in het burgerleven of in de Zeemacht zelf.

Wordt onder andere mecanicien, dekmatroos, elektricien, telegrafist of wapenmonteur.

Een beroep naar ieders mogelijkheid en kunnen wordt U geboden.



NEEM KONTAKT MET

PRENEZ CONTACT AVEC

MARINEKAZERNE BOOTSMAAN JONSEN

3de en 23e Linierégimentsplein — 8400 Oostende — Tel. (059) 80 14 02 - Toestel Ext. 386

Un spécialiste de recrutement vous donnera tous les renseignements nécessaires. Een rekruteringspecialist zal er U te woord staan.

**Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever :** J.C. Liénart, H. Serruyslaan 14, 8400 Oostende  
**Hoofdredakteur - Rédacteur en chef :** E.A. Van Haverbeke - Nieuwpoortswg. 20A - 8400 Oostende

**Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.**

**Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.**

26e jaargang - neptunus 1978-79 - 26e année

nr 174 - no 174

tweemaandelijks maritiem tijdschrift — revue maritime bimestrielle. éditeur : a.s.b.l. neptunus  
boîte postale 17 oostende — uitgever : v.z.w. neptunus postbus 17 oostende 1 — prijs per  
nummer 40 fr. - prix par numéro 40 fr. - abonnement : 200 fr. (gewoon - normal) 500 fr.  
(ere - honneur) — 473-6090311-30 de neptunus — voor rekening 473-6090311-30 neptunus —  
politiek en confessioneel onafhankelijk — libre de toute attache politique ou confessionnelle —  
aangesloten bij de unie der belgische periodieke pers — membre de l'union de la presse périodique belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

— imprimé en belgique : chez imp. « goekint » tél. (059) 80 28 01 Industriepark Autosnelweg à oostende — in belgië gedrukt bij druk. « goekint » tel. (059) 80 28 01 Industriepark Autosnelweg oostende

Copyright 1978 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.  
Clichés : Van Uffelen.

Tel. (091) 25 47 86 Gent